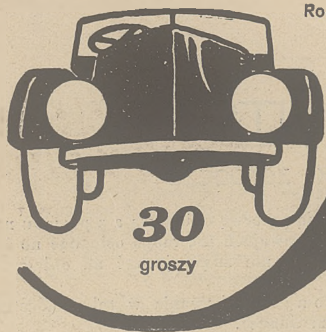
Rocznik III JLUSTROWANY TYGODNIK Numer 9



Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

30. listopad 1930

Organ oficjalny: Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P. Oddziału motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja" — Poznań.

Pod linją wiecznych śniegów

Między Szwajcarją a Włochami, wśród zaśnieżonych szczytów, utrzymywana jest przez cały rok komunikacja autobusowa nawet i podczas śnieżnej zimy. Pasażerowie prócz wygodnej podróży mogą napawać się również i pięknem krajobrazu.

Dyr. P. K. E. inż. Nestrypke

Zatory w ruchu ulicznym

Spóźnienia spowodowane zatorami ulicznemi i środki zaradcze

(Referat wygłoszony na XXII międzynarodowym kongresie komunikacji w Warszawie.)

W sprawie zatorów w ruchu ulicznym otrzymałem dużo odpowiedzi i w odpowiedziach tych przebija się skarga na spóźnienia, spowodowane przeszkodami na ulicy, z powodu których niemożliwem jest utrzymanie regularnego ruchu.

Co do przyczyn, powodujących opóźnienia podano następujące:

1) zatarasowanie ulic przez samochody, które się odczuwa nader dotkliwie w wielkich miastach,

2) masowy przypływ osób w pewnych godzinach, związanych z rozpoczęciem i zakończeniem pracy, teatru, prócz tego przy gwałtownej zmianie pogody,

3) przejazdy przez tory kolejowe i mosty,

4) przemarsze pochodów i oddziałów wojskowych,

5) wypadki innych pojazdów na torach,

6) zła regulacja ruchu; przyczem co do tego punktu jedno przedsiębiorstwo podało, że zaprowadzenie automatycznej regulacji ruchu spowodowało tak znaczne opóźnienia, że przedsiębiorstwu system ten przyniósł znaczne straty.

Środki zaradcze.

Zagadnienie to jest bardzo szerokie; prócz tego wkracza ono w dziedzinę prawną i nie może być rozpatrzone w ramach niniejszego artykułu. Jest to temat tak obszerny, że tylko specjalny referat może być jemu poświęcony. Ograniczę się tylko do kilku ogólnych zasadniczych postulatów, rozpatrując zagadnienie to odpowiednio do poszczególnych punktów wymienionych powyżej.

1) *Samochody*. W ostatnim dziesięcioleciu nastąpiło tak kolosalne rozpowszechnienie się samochodów, że szczególnie w wielkich miastach staje się bardzo trudnem rozwiązanie sprawy uregulowania ruchu samochodowego. Według statystyki Chambre de Commerce Internationale przypadało na 1 stycznia 1928 r. na 1 pojazd mechaniczny bez motocykli, mieszkańców w Stanach Zjednoczonych 5, Anglji 35, Francji 43, Szwajcarji 73, Belgji 79, Niemiec 134, Włoch 226, Polski 1 269. Z tego zestawienia widać, że rozwój samochodowy nie jest jeszcze zakończony, gdyż Europa będzie doganiała Amerykę i to, sądząc na doświadczeniu ostatnich lat, w dość szybkiem tempie.

Z obliczeń poprzednio wykazanych uwidacznia się, jak wielką przestrzeń na jezdni zajmuje pasażer samochodowy w porównaniu z tramwajowym. Nic też dziwnego, że samochody tworzą zatory, które nietylko przeszkadzają środkom masowej lokomocji, ale i samemu sobie. Znane są fakty, że w centrum niektórych amerykańskich miljonowych miast prędzej dojdzie się pieszo do celu niż samochodem. To też uregulowanie ruchu samochodowego jest zasadniczem zagadnieniem w wielkich miastach. Jako najważniejsze środki dla odciążenia ulic w miljonowych miastach podano następujące:

a) rozbudowa kolei podziemnych i nadziemnych, przyczem kolej powinno posiadać miasto od 1 miljona mieszkańców wzwyż, a zwłaszcza przy specjalnej konfiguracji miasta;

b) odpowiednie rozmieszczenie postojów samochodów, przyczem śródmieście, jeżeli tylko możliwe, powinno być wyłączone z postojów. Zakaz postoju w dzielnicy handlowej Chicago dał bardzo dobre rezultaty, bo ruch stał się płynniejszy, a czas jazdy tramwajów skrócił się o 15—25%;

c) na głównych arterjach komunikacyjnych w pewnych godzinach dnia zakaz jeżdżenia wozom ciężarowym, pojazdom konnym i rowerzystom;

d) budowa pod lub nadziemnych przejść dla pieszych;

e) na głównych arterjach komunikacyjnych, gdzie to możliwe, urządzić z obu stron jezdni specjalne ścieżki dla rowerzystów;

f) zastosowanie przy wszystkich samochodach kierunkowskazów.

2) *Masowy przypływ ludności*. Ruch w godzinach wzmożonego ruchu jest dla przedsiębiorstw komunikacyjnych wielkim ciężarem. Muszą one mieć dla niego specjalny tabor i to jak widać z podanych niżej cyfr dosyć znaczny i być prócz tego narażonym na ataki publiczności z powodu tłoku panującego, gdyż naogół i tabor dodatkowy nie wystarcza. Ilość taboru dodatkowego w stosunku do ogólnego waha się od 4% w Warszawie i 4,5% w Hamburgu do 59% w Chemnitz. Najczęściej wynosi on około 30%. Natomiast czas trwania wzmożonego ruchu w stosunku do ogólnego czasu waha się od 4,8% dla Hamburga do 30% dla Bazylei, Duesseldorfu, Frankfurtu i Marseille. Najczęściej wynosi on 20%.

Jako środek ułatwiający przewóz podało Liege zastosowanie siedzeń, dających się podnieść, dzięki czemu powiększono ilość miejsc z 66 na 86.

Środkiem, pozwalającym rozłożyć równomierny masowy przypływ ludności jest rozpoczęcie i zakończenie zajęć w niejednakowym czasie. Sprawa ta jest coprawda trudną do przeprowadzenia, ale tam, gdzie system ten zastosowano — za wyjątkiem Pragi — okazał dobre rezultaty. Ponieważ sprawa ta jest ciekawą, przytoczę opinję poszczególnych przedsiębiorstw:

F r a n k f u r t: Nauka w szkołach jak również praca w biurach miejskich rozpoczyna się latem przed, zimą zaś po usunięciu największego możliwie ruchu. Starania, by również w przemyśle i handlu zaprowadzić ten układ pracy, są w toku. Zarządzenia miały tę dobrą stronę, że uniknięto dalszej kumulacji ruchu.

H a v r e: Większe fabryki i przedsiębiorstwa w porcie kończą zajęcia w południe o godzinie 11,30, sklepy zaś i biura o godz. 12. (Les usines importantes, les quais ont des heures de sortie différentes de celles des bureaux et magasins, notamment à midi 11,30 pour les usines et quais. Midi pour les bureaux et magasins).

T o r i n o: Większe fabryki, jak Fiat, Lancia i Ansaldo mają taki rozkład godzin rozpoczęcia względnie zakończenia pracy, że godziny te nie przypadają na czas największego ruchu.

M u e n c h e n: Ruch zrana do dzielnic przemysłowych jest rozłożony z powodu różnych czasów rozpoczęcia pracy.

P r a g a: Rozpoczęcie nauki w szkołach rozłożono między godzinę 8 a 8,30. Wynik był nie bardzo korzystny i dlatego zrezygnowano z rozłożenia ruchu.

Ł ó d ź: Na wniosek kolei elektrycznej kuratorjum przesunęło lekcje w szkołach, co dodatnio wpłynęło na rozłożenie ruchu.

B a z y l e j a: Szkoły rozpoczynają naukę w różnej porze.

G e n e w a: Szkoły rozpoczynają naukę w różnej porze.

B o r d e a u x: Wniosek przedłożono i jest w trakcji realizacji.

M a r s y l j a: Starają się, przyczem uważają, że byłoby to z wielką korzyścią dla tych, którzy mają przerwę obiadową a z powodu natłoku w tramwajach nie mogą osiągnąć no i z tego powodu nie zdążą jechać na obiad do domu.

K o l o n j a: Rokowania w toku. (Bestrebungen im Gange).

L i l l e — Roubaix: Rokowania w toku.

3) *Pochody i przemarsze wojskowe*. Każdy z nas wie, jak fatalnie odbijają się pochody na ruch i jak długo trzeba czekać na to, aż ruch ten osiągnie normalny rozkład jazdy, a przez ten czas publiczność na innych ulicach, nie mogąc doczekać się tramwajów, narzeka i wymyśla na tramwaj. Szereg pociągów oczekujących na ulicy tworzy wtedy niby remizę tramwajową. Uregulowanie tej sprawy jest bardzo trudne i dlatego należy powitać rozwiązanie jej w przepisach ruchu w Bazylei (Bewilligungen fuer Umzuege sind fuer die von der Strassenbahn benutzten Strassen nur nach Verstaendigung mit der Abteilung Bahnbetrieb der Strassenbahn zu erteilen).

Regulacja ruchu.

Jako podstawę dla przepisów o regulacji ruchu należy przyjąć ocenę poszczególnych środków lokomocji według ich sprawności przewozowej i te środki, które służą dla masowego przewozu powinny mieć prawo pierwszeństwa. Jest to konieczne, gdyż środki masowej lokomocji mają swój określony plan jazdy a zatrzymywanie ich uniemożliwia dotrzymanie go, co powoduje, że masy ludzi zbyt długo czekają, co w sumie daje dużą stratę dla ludności, tak, że cierpi na tem strona ekonomiczna danego miasta. Tak, że tam, gdzie nie reguluje się ruchu przez policję lub sygnały świetlne, tramwajom powinno przysługiwać bezwzględne pierwszeństwo. Jak widać z nadesłanych odpowiedzi, prawie we wszystkich miastach tramwaj ma to prawo, lecz, niestety, w niektórych zostało ono pomniejszone, a w niektórych jak w Hoelsingborgu sądy uczyniły je spornem.

a) Prawo pierwszeństwa; odpowiedziało 24 przedsiębiorstw, z nich 21 posiada bezwzględne prawo pierwszeństwa, 2 (Bazyleja i Kolonja) częściowe, a w Hoelsingborgu zostało ono spornem, Warszawa ma również bezwzględne prawo pierwszeństwa i tylko tam, gdzie tramwaj skrzyżowuje się z koleją dojazdową, ta ostatnia ma pierwszeństwo i to jest słusznem, gdyż pod względem masowego przewozu tramwaj ustępuje kolei.

Natomiast we wszystkich miastach, które nadesłały odpowiedzi, prawo pierwszeństwa przed wszystkimi pojazdami, a więc i tramwajami ma straż pożarna i pogotowia ratunkowe.

b) Sprawa zatrzymania się innych pojazdów przed przystankami podczas wsiadania lub wysiadania pasażerów;

odpowiedziało 20 przedsiębiorstw. W 15 miastach wszelkie pojazdy muszą się zatrzymywać, w 4-ch mogą podjeżdżać wolnem tempem, szybkością piechura, t. zn. 6 km. na godz. a we Wrocławiu na wąskich ulicach muszą się zatrzymywać, na innych zwalniać tempo do szybkości pieszego.

c) Zakaz postoju na przystanku. Co do tego podały dane następujące miasta:

W i e d e ń: Zatrzymywanie się i parkowanie jest wzbronione: na przystankach tramwajowych. Zatrzymywać się 25 m przed tablicą przystankową, a 15 m za. Przy przystankach autobusowych 15 m przed i za tablicami przystankowemi.

W r o c ł a w: zakazano postoju na przestrzeni 10 metr. przed i 30 metr. za przystankiem.

(Dokończenie na stronie 13-tej.)

Fordem dokoła świata

Wyspy Kanaryjskie

Biały parowiec od rana już pruł lazurową toń morze Śródziemnego. O zmierzchu zamajaczyły na horyzoncie kontury olbrzymich luf armat angielskich na Gibraltarze i hiszpańskich na Ceucie. Po silniejszem bujaniu poznaliśmy odrazu, że kołyszą nas już potężne fale Atlantyku. Jeszcze jeden dzień podróży i zdala ukazał się śniegiem pokryty szczyt wulkanu Pico de Tejde na wyspie Tenerife, należącej do archipelagu wysp Kanaryjskich. Dziwne wrażenie robi roziskrzony w słońcu szczyt wielkiej, 4 000 mtr wysokiej góry, wystającej z idealnie równej gładzi oceanu.

Nietylko reporterzy, wiecznie żądni sensacyj, lecz i poważni uczeni twierdzą stanowczo, że wyspy Kanaryjskie są jedną z nielicznych pozostałości owego mitycznego kontynentu prehistorycznego, Atlantydy, którą według legendy pochłonąć miały fale morskie stosunkowo niedawno, bo zaledwie na kilka tysięcy lat przed narodzeniem Chrystusa. Obecnie wyspy Kanaryjskie, wraz z Madeirą mają być pasmem górskiem, które po zapadnięciu się całego kontynentu, jedyne wystają ponad fale morskie. Inna grupa uczonych zaprzecza tym twierdzeniom, uważając Wyspy Kanaryjskie za twory pochodzenia wulkanicznego, które potężną siłą wyrzucone zostały z dna morza. Istotnie dno morskie w okolicy tych wysp, które w tych miejscach sięga głębokości ponad 5 tys. metrów, wydaje się po dziś dzień nie być zupełnie uspokojonem, gdyż od czasu do czasu zauważyć się dają zmiany głębokości, co potwierdzają stałe pomiary naukowe. W każdym razie wulkaniczne pochodzenie tych wysp zdaje się nie ulegać wątpliwości. Nawet laik-turysta, przybywający tu po raz pierwszy nie może wątpić w to ani na chwilę. Wszędzie rozpościerają się kratery wulkanów, przeważnie dawno nieczynne. Jedynie wspomniany już olbrzym na wyspie Tenerife wznawia od czasu do czasu swą działalność.

Wyspy Kanaryjskie leżą mniej więcej 100 kilometrów od wybrzeża afrykańskiego, nieco na północ od zwrotnika. Archipelag składa się z dziesięciu gęsto zaludnionych wysepek, należących geograficznie do Afryki, zaś politycznie tworzących dwie prowincje hiszpańskie. Największemi wyspami są Gran Canaria, z głównem miastem Las Palmas i wspomniana już Tenerife ze stolicą Santa Cruz. Obydwa miasta mają około 80 tysięcy mieszkańców, podczas gdy cała grupa wysp zaludniona jest przez zgórą pół miljona tubylców. Specjalnie wymieniam te cyfry, ażeby uprzytomnić znaczenie tych wysp, które dla ich odległego położenia są u nas bardzo mało znane.

Obok względów geologicznych, również swoista flora przemawia za hipotezą, że Wyspy Kanaryjskie są pozostałością zaginionej części świata. Wraz z Madeirą i Azorami posiadają te wyspy rozliczne gatunki roślin, których poza temi miejscami nie można spotkać na całym świecie. Do tych należy tajemniczemi legendami owiane drzewo smocze (Dracaena Drace), których kilka okazów na wyspie Gran Canaria ma podobno po kilka tysięcy lat. Najwybitniejsi botanicy stanęli zdumieni przed tą swoistą roślinnością Wysp Kanaryjskich.

Również historycy i etnologowie mają tu szerokie pole do działania. Prastara ludność tubylcza, tak zwani Guanchos tworzą etnologiczną osobliwość i prawdziwą łamigłówkę dla nauki. Według zdania niektórych uczonych są oni pozostałością jakiejś nieznanej rasy przedaryjskiej, według innych znów są oni odmianą Germanów, co jednak jest mało prawdopodobne. Od najdawniejszych czasów posiadali oni sztukę balsamowania zwłok sokiem z drzewa smoczego, tak, że jeszcze dziś znaleźć można liczne mumje w rozpadlinach skalnych. Posiadali oni również wcale wysoko postawioną kulturę, o której świadczą rozliczne płaskorzeźby w skałach, obrazujące ówczesne życie. Również główne muzeum w Las Palmas posiada bogate zbiory, świadczące o wysokiej stopie życiowej dawnych władców tych ziem.

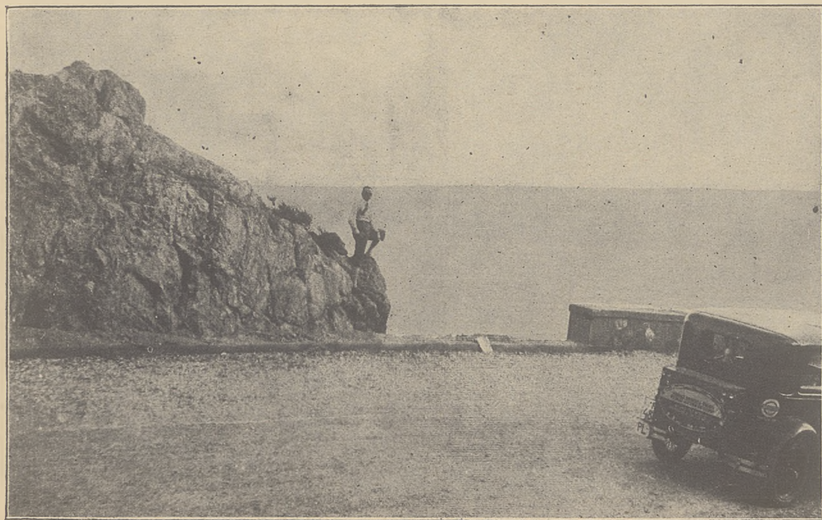


Widok na miasto Las Palmas na wyspie Tenerife.

Główne drogi, dziś znakomicie asfaltowane lub betonowane i wyświecone oponami tysięcy samochodów, są pozostałością dawnych dróg, pobudowanych na rozkaz dawnych władców tego tajemniczego archipelagu. W muzeum w Las Palmas oglądamy ze zdumieniem szczątki łodzi, któremi dawni mieszkańcy komunikowali się z innemi wyspami. Są one nadzwyczaj pomysłowe, stawiając dzięki swym ciekawie rozwiązanym kształtom minimalny opór falom co jedynie umożliwiało żeglugę poprzez nie zwykle burzliwe i niebezpieczne cieśniny archipelagu.

Gdy w XV wieku do brzegów wysp przybiły pierwsze wojenne galery hiszpańskie, wioząc zdobywców, żądnych nowych terenów dla swej ekspansji, rozpoczął się koniec panowania Guanchów. Lecz niełatwo przyszło Hiszpanom dokonać podboju tych ziem. Królowie rezydujący w Santa Cruz, wraz ze swą ludnością bronili się do ostatniej kropli krwi i dopiero w roku 1478 nowa ekspedycja zbrojna położyła kres królestwu Guanchów. W krótkim czasie, w licznych walkach wyginęła ludność prawie doszczętnie. Pod koniec XV wieku, ostatni król Semidan, zwany Dobrym, został uwięziony, przewieziony do Madrytu i tam naprzód ochrzczony, następnie zaś stracony. Większa część ludności pozostałej po rzeziach schroniła się na wyspę Tenerife i tam pod wodzą siostrzeńca Semidana broniła się do upadłego. Gdy wyspa ta została zdobyta, cała ta ludność w liczbie kilkudziesięciu tysięcy została w ciągu dwóch dni wyrżniętą w pień. Wydarzenie to stanowi obok krwią ociekających podbojów Pizarra i Corteza, ciemną plamę na historji Hiszpanji i cywilizacji chrześcijańsko-katolickiej.

Całe te smutne dzieje opowiedział mi sędziwy przewodnik kanaryjski, który w milczeniu przyglądał się memu samochodowi z chorągiewką hiszpańską i napisami rajdowemi, którego przed chwilą wyładowano z okrętu



Jedna z licznych autostrad nadmorskich na Wyspach Kanaryjskich.



Jeden z licznych skwerów w Las Palmas, skąd roztacza się śliczny widok na ocean Atlantycki.

Liczne (co za bezczelność!) rzesze moich czytelników uprzejmie przepraszam za te naukowe wywody, zgoła nie na miejscu w fachowem piśmie. Historja jednak Wysp Kanaryjskich jest tak ciekawą i ta kmało u nas znaną, że doprawdy warto raz wyjść z konwencjonalnych, ciemnych ram opisów podróżniczych i zabawić się w pseudonaukowość.

Dziś są Wyspy Kanaryjskie bogatą prowincją hiszpańską, która rok rocznie eksportuje do Europy olbrzymie ilości najpiękniejszych owoców południowych wielomiljonowej wartości. Obok sławnych bananów kanaryjskich wywozi się również masami wczesne kartofle i pomidory, które wyhodowane na tej wyspie, posiadają specjalny przysmak, wysoko ceniony przez amatorów. Wszędzie w pobliżu wody ziemia jest nadzwyczaj urodzajna, mimo wulkanicznego pochodzenia wyspy. W wyższych regjonach rośnie zboże i trzcina cukrowa oraz rozciągają się bezkresne winnice. Klimat jest mimo podzwrotnikowego położenia bardzo umiarkowany tak, że obok roślin afrykańskich hodować tu można również prawie wszystkie owoce i jarzyny europejskie, które się tu znakomicie udają. We właściwych okolicach górskich hoduje się olbrzymie stada baranów i kóz. Wielce cenione, zwłaszcza w Hiszpanji, są również wyroby garncarskie, przedewszystkiem piękne kamienie mozaikowe, tak zwane azulejos, wyrabiane z gliny kolorowej.

Las Palmas czyni wrażenie nawskroś europejskiego miasta. Widać tu ładne, czyste ulice, wysadzane palmami, które w dużym stopniu przypominają Barcelonę lub Madryt. Hiszpanję przypominają również swym stylem prawie wszystkie budynki. Zarówno w Las Palmas jak i w Santa Cruz przebywa wielu Europejczyków, bogatych plantatorów, wojskowych i urzędników hiszpańskich, którzy znakomicie znoszą miły i urozmaicony klimat tutejszy.

Na terenie dziesięciu wysp archipelagu zarejestrowanych jest prawie 5 tysięcy samochodów, nic więc dziwnego, że na małem tem stosunkowo terytorjum roi się poprostu od samochodów. Na pierwszy rzut oka podpadają marki amerykańskie, wśród których oczywiście przeważa Ford. Nie brak jednak najdroższych nawet fabrykatów jak Packard, Cadillac, Auburn, Lincoln, co tembardziej zadziwia, że przecież na tych małych wyspach nie może być mowy o ich należytem wykorzystaniu. Z marek europejskich widać tu jedynie Citroeny oraz Renaulty, brak natomiast zupełnie wozów niemieckich.

Jak już wspomniałem, posiadają maleńkie te wyspy sieć dróg tak znakomitych, że lepszych trudno szukać we Francji czy we Włoszech. Są one budowane sposobem hiszpańskim, który to kraj posiada najlepsze drogi na świecie, będące przedmiotem mojego zachwytu w poprzedniej korespondencji. Na wszystkich wirażach drogi posiadają silne pochylenie, umożliwiające branie zakrętu w najszybszem tempie.

Miłą niespodzianką było spotkanie Polaka, mającego sporą plantację bananów w północnej części Tenerife. Jest on zamożnym człowiekiem, posiada piękną białą willę pośród palm nad brzegiem morza, wspaniały kabrjolet La Salle i cieszy się wielkim szacunkiem i poważaniem wśród współobywateli. Jest on nawet przewodniczącym gminy, a ostatnio wybrany został delegatem powiatu przy radzie gubernjalnej, która jest czemś w rodzaju parlamentu. Sympatyczny pan Kuliński, u którego zamieszkałem kilka dni wspomniał mi również o drugim Polaku, pełniącym obowiązki lekarza w Las Palmas.

Lecz zbliżał się termin odjazdu okrętu transatlantyckiego z Barcelony, który miał nas i naszego Forda zawieźć do Brazylji, a nie chcąc po raz drugi przepasować terminu odjazdu, trzeba było szykować się w drogę powrotną, by na czas zdążyć do Barcelony. Przyznam się jednak, że z prawdziwym żalem opuszczałem raj Wysp Kanaryjskich, obiecując sobie powrócić tu na dłuższy pobyt przy pierwszej sposobności.

Przy załadowywaniu naszego samochodu na pokład okrętu, zdarzył się wypadek, który mógł poważnie wstrząsnąć dalszemi losami naszej ekspedycji. Gdy poczciwe Fordzisko zawisło w powietrzu na czterech potężnych linach, przyczepionych do kół, a nad wozem połączonych jednym wspólnym węzłem, nagle dwie liny pękły i wóz podtrzymywany tylko za przednie koła zaczął się bujać, niczem wahadło zegara, przyczem raz po razie tylnemi kolami uderzał o ziemię. Z wielkim tylko trudem udało się nam ocalić nasz „Polonia Palace". Po drugiej próbie samochód szczęśliwie spoczął na deskach pokładu s. s. „Tenerife", niewielkiego, komfortowego parowca, kursującego na rejsie Las Palmas — Barcelona. Lecz w dalszym ciągu prześladował nas pech. Niespodziankę zgotował nam tym razem Posejdon, który tuż za Gibraltarem takie rozpoczął harce z naszą nieszczęsną nawą, że rozchorowaliśmy się wszyscy, z załogą od stewarda do kapitana włącznie. Nie uszło również na sucho naszemu wozowi. W pewnej chwili, gdy statek miotany był potężnemi falami, pękły stalowe klamry, któremi samochód przycumowany był do pokładu i nagle znalazłszy się na wolności zaczął się toczyć od burty do burty, obijając sobie karoserję.

Wieczorem następnego dnia, ledwie żywi przybiliśmy w Barcelonie. Natychmiast wystąpiliśmy z pretensjami do linji okrętowej, do której należał statek, po odszkodowanie za uszkodzony samochód. Przyznać trzeba, że hiszpańskie towarzystwo załatwiło tę sprawę z niezwykłą kulancją.

Znacznie gorzej wyszliśmy na stosunkach z wielkiem francuskiem towarzystwem okrętowem C-ie Int. de Transport Maritime, które miało nas na swej olbrzymiej 10-cio tys. tonowej s. s. „Campana" przewieźć do Ameryki Południowej. Już przed naszą wycieczką na Wyspy Kanaryjskie zakupiliśmy dwa miejsca pasażerskie, zaś przewóz samochodu miał być uskuteczniony, dla zrozumiałych celów reklamowych, za pół ceny.

Szczęśliwi byliśmy, gdy znaleźliśmy się na pokładzie wielkiego okrętu i wsłuchiwaliśmy
uderzał o ziemię. Z wielkim tylko trudem
się w ryk syreny, dającej sygnał odjazdu. Odrzucono ruchome pomosty, odwiązano liny i „Campana" leniwie i majestatycznie odbiła od brzegu.

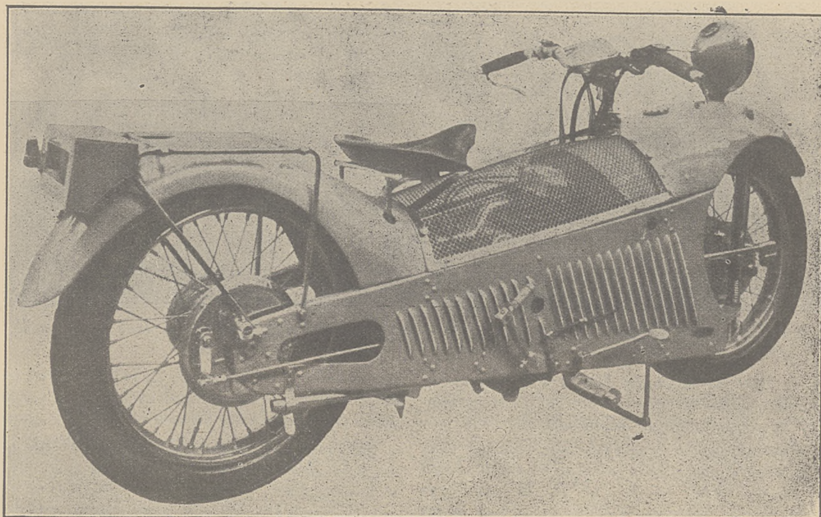
Bronisław Podczaski.



Zasłużony wypoczynek naszych dzielnych podróżników na jednej z bocznych dróg na wyspie Tenerife. Na wozie autor artykułu p. Br. Podczaski.

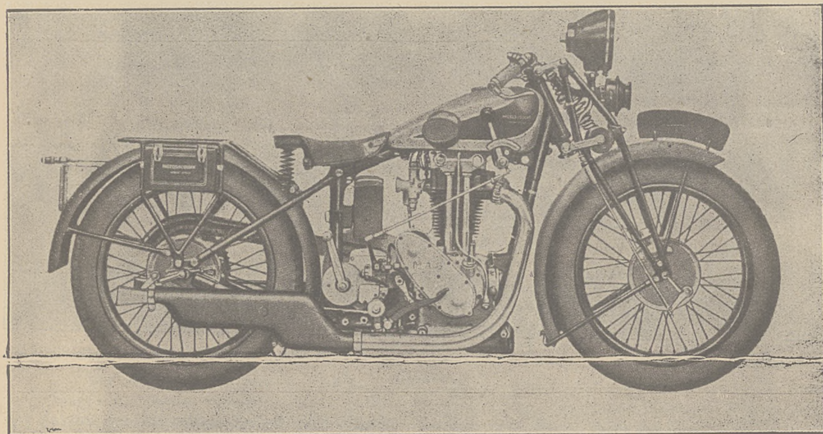
Salony motocyklowe

Gdy przed kilku laty wydzielono motocykle z salonu samochodowego w Paryżu i przydzielono im specjalny „salon", zrodziły się wątpliwości, czy eksperyment ten był szczęśliwy i zdoła się utrzymać w przyszłości. Stworzenie oddzielnego salonu dla motocykli okazało się koniecznością raz ze względu na brak miejsca w salonie samochodowym, który — jak wiadomo — rok rocznie jest bardziej obesłany przez wszystkie prawie fabryki europejskie i amerykańskie, a dalej celem zachęcenia nietylko konstruktorów motocyklowych, ale i fabryki do dalszych ulepszeń technicznych i celowej propagandy.



„Majestic", t. zw. samochód dwukołowy z silnikiem czterocylindrowym.

Otóż na tegorocznych salonach motocyklowych obojętnie czy to w Paryżu, czy Londynie, można się było dobitnie przekonać o postępach w dziedzinie techniki motocyklowej. Francuzi są — jeżeli chodzi o nowe konstrukcje — bardzo pilni i płodni i traktują każdą nową rzecz bardzo poważnie. W roku 1926 było we Francji 155 tysięcy motocykli, a dzisiaj mamy tam przeszło 400 tysięcy maszyn, będących w ruchu. Przyrost ten należy zapisać na konto wyłącznie rodzimej produkcji, bowiem w czasie tym eksport znacznie przewyższał import. Dalej w roku 1926 Francja nie posiadała własnego — w ścisłem tego słowa znaczeniu — przemysłu motocyklowego, bowiem wszystkie ówczesne fabryki motocyklowe, sprowadzały silniki i inne części z zagranicy, głównie z Anglji i montowały je w kraju. Nie były to więc fabryki, a raczej montownie.



„Motosacoche", model sportowy, 500 ccm o mocy 5/22 KM.

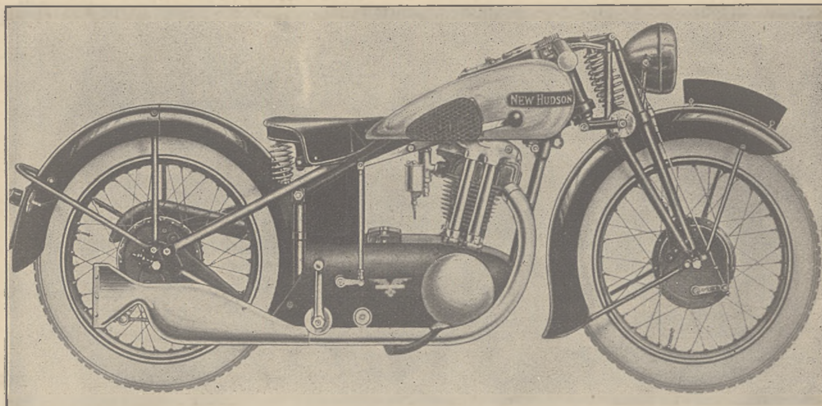
Jeżeli teraz przystąpimy do omówienia konstrukcyj francuskich, to daleko odbiegają one od angielskich. Mamy we Francji kilka fabryk, a na palcach możnaby policzyć te wszystkie, które do swych motocykli wmontowują angielskie silniki. W ubiegłych latach, dzięki wyśmienitej propagandzie na salonach, stworzony został we Francji rodzimy przemysł motocyklowy, który produkuje, o czem zresztą się wkrótce dowiemy, doskonałe silniki, a przedewszystkiem konstrukcje blokowe, których niestety po drugiej stronie kanału niema. Co do jakości, to takie marki jak Chaise, Staub i LMP mogą skutecznie konkurować z angielskiemi, raz ze względu na swą niską cenę, możliwą do osiągnięcia tylko wskutek taniości fabrykacji i odpadaniu wysokiego cła, które nakłada się na motocykle pochodzenia angielskiego.

Osobliwe było rozmieszczenie niezliczonej ilości marek francuskich, z czego możnaby wnioskować, że przemysł motocyklowy we Francji musi być potęgą! Niestety, tak nie jest. Owszem mamy we Francji dużo fabryk motocyklowych, które wypuszczają swe produkty pod kilkoma nazwami. Np. taki koncern „Alycon" powstał przez zlanie się kilku fabryk rowerowych, dobrze zaprowadzonych w kraju i zagranicą. Tak samo ma się rzecz z markami Motocomfort i Motobécane, Rovin i Sans-Sou-Pape, Dollar i Majestic, gdyż ta ostatnia jest filją nowego samochodu na dwu kołach.

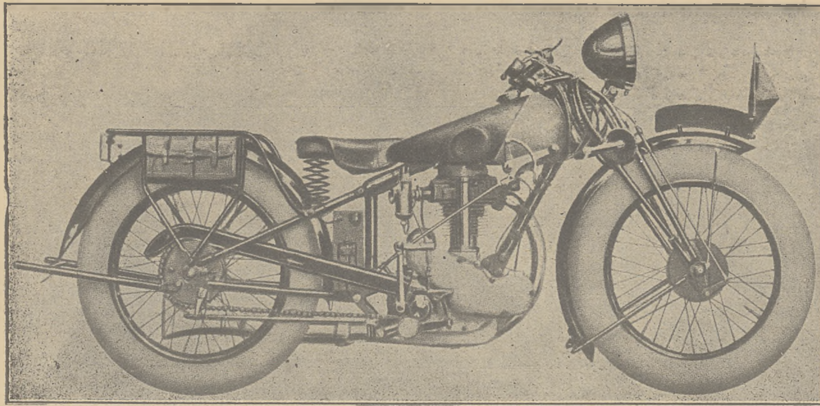
Poza Francją na tegorocznym salonie prezentowane były licznie maszyny angielsk belgijskie, szwajcarskie, niemieckie i austrja kie. Najmniej ciekawe były eksponaty angiel skie; wszystkie one reprezentowały w głównej mierze stare modele.

Belgja zrobiła ze swemi nowemi modelami takich marek jak Sarolea, F. N. i Gillet imponujące wrażenie. Dotąd rzecz niezrozumiała, że mimo dość wygórowanego cła maszyny te we Francji i wogóle są względnie tanie. „F. N." o pojemności 500 ccm z zaworami stojącemi wykazuje kilka drobnych ulepszeń i nadaje się szczególnie jako maszyna do przyczepek. „Gillet" odrazu wyrzucił trzy nowe modele, 350 zgóry sterowany, 400 zboku, oba z silnikiem blokowym z cylindrami o układzie skośnym, oraz 500, sterowany zdołu z silnikiem stojącym. Znany fachowiec motocyklowy Robert Sexé dokonał na maszynie kilku dłuższych jazd próbnych i wyraził się o niej jak najchlubniej. Maszyna ta zużywa mało paliwa, jest ekonomiczna i pracuje nadzwyczaj cicho. „Motosacoche" wystawiła dwa nowe modele OHV i SV ze smarowaniem obiegowem.

W przemyśle austrjackim wybijał się na pierwszy plan Puch z wszystkiemi znanemi modelami, wreszcie Niemcy z swoją światową marką BMW o pojemności 200 ccm. Przy tej sposobności warto zaznaczyć, że znana fran-



„New Hudson", model OHV. 500 ccm.



„Peugeot" typ 1931 „Grand sport", 4 KM.

cuska fabryka silników lotniczych Gnome et Rhone wypuściła również model, przypominający żywcem maszynę niemiecką BMW.

Powracając do przemysłu francuskiego każdy przyznać musi, że w ostatnich latach zrobił on bardzo dużo; ba, jak na tak krótki okres czasu, wiele! Kardan, kilkocylindrówki, rama prasowana, zapłon od baterji, bogate wyposażenie, a wreszcie motocykl mały i słaby, oto kierunek, który obrał sobie tamtejszy przemysł motocyklowy. Te małe motocykle o pojemności 100 ccm, bez skrzynki biegów i sprzęgła widzieć można było na każdem stoisku. Rażąca była ich bardzo niska cena. To samo z kardanem. Fakt ten uproszczony został tem, ze potrzebne części zapasowe można wszędzie nabyć gotowe. Do gotowego silnika zawiesza się skrzynkę biegów, kardan, który również można nabyć gotowy, wmontowuje się całość do nieco zmienionej ramy — no i maszyna z napędem kardanowym jest gotowa!

Resorowanie przedniego koła u Gnome-Rhone — w przeciwieństwie do BMW — odbywa się podług systemu równoległoboku, zaś rama prasowana jest cokolwiek zmieniona, a tylny hamulec przeniesiony do piasty tylnego koła, łańcuchy wreszcie służą do napędu wałka rozrządczego i dynamo.

Inną dobrą maszyną kardanową jest „Dresch". Nowe modele tej marki posiadają ramę prasowaną, kardan, silnik blokowy ze stojącemi zaworami. Dwa mniejsze modele od 250 do 350 ccm pojemności, to jednocylindrówki, silniejszy zaś 500 ccm dwucylindrówka.

Wielką sensację sprawiła czterocylindrówka o pojemności 500 ccm marki „Motocomfort", nadzwyczaj czysto wykonana. Wałek prostopadły napędza tutaj wał rozrządczy, skrzynka biegów jest blokowana, a przenoszenie siły odbywa się zapomocą kardanu. Zachodzi pytanie, czy firma ta rozpoczęła seryjną produkcję tej maszyny, gdyż jej ostatni model, również czterocylindrówka z zaworami stojącemi wogóle nie ujrzała światła dziennego.

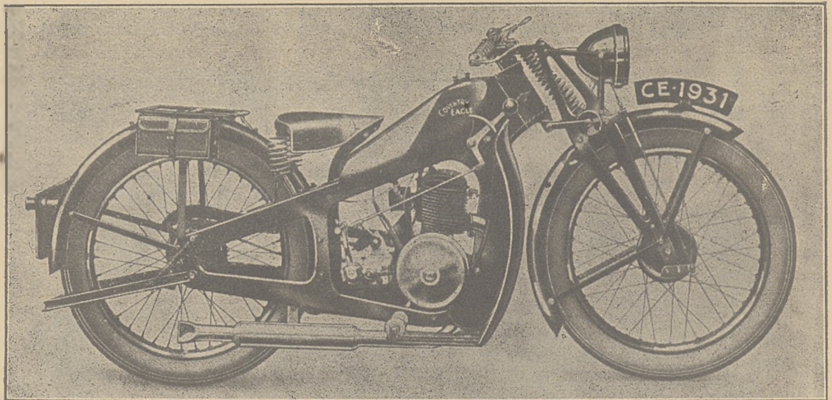
„Rovin" daje ramę prasowaną, składającą się z płaskich połów, elektrycznie spawanych w jedną całość. „Train" i „Chaise" wystawiły również czterocylindrówki o pojemności 500 ccm, z zaworami wiszącemi. U Traina cylinder jest szeregowy, u Chaise'a zaś posiada on kształt litery V.

t. zw. samochód dwukołowy również wykazuje liczne drobne ulepszenia. Model ten można nabyć jako jedno, dwu i czterocylindrówkę od 250 do 750 ccm pojemności, oczywiście z napędem kardanowym. „Dollar" wystawiał maszynę kardanową z osobliwem resorowaniem tylnego koła, zresztą bardzo dobry pomysł. Oś tylnego koła jest ułożona w dwu prostopadłych rurach ramy, wzdłuż których — zawieszona na sprężynach spiralnych — może resorować.

Resorowanie tylnego koła Réné Gillet jest bardzo skomplikowane i nadaje się li tylko do maszyn o pojemności 1 000 ccm. Clement Gladiator pozostał nadal wiernym swemu resorowaniu tylnej ramy, zresztą bodajże najlepszemu z wszystkich opisanych.

„Peugeot" wystawiał ulepszone modele od 175 do 350 ccm pojemności, wszystkie nadzwyczaj czysto wykonane i bardzo tanie. „Monet Goyon" niestety nic nie ulepszył, wystawił nowy model, bardzo tanią maszynę blokową o pojemności 350 ccm, z silnikiem zdołu sterowanym. Inne modele tej firmy mają silniki Motosacoche lub Villiers.

Trójkołowce nie osiągnęły jeszcze szczytu swej doskonałości. Wystawiały je dwie firmy: Sandford i Darmont-Morgan. Dział akcesoryj był bardzo bogaty, przyczem podpadały precyzyjnie wykonane fabrykaty francuskie, które powoli zaczynają zdobywać rynek europejski.



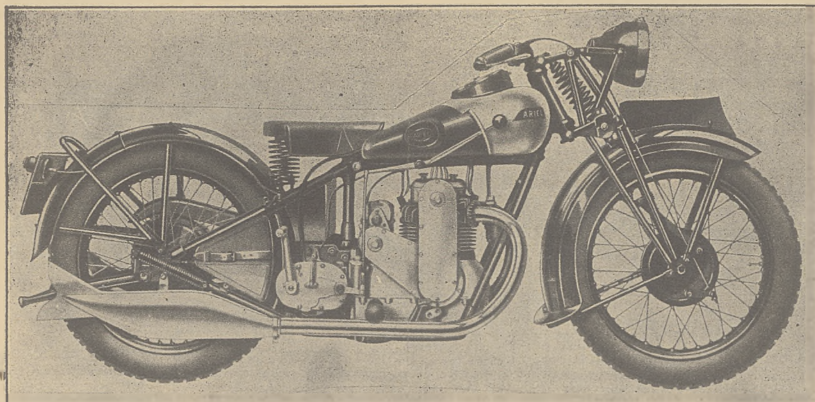
„Coventry-Eagle" 196 ccm, z silnikiem Villiers, z ramą prasowaną, typowy przedstawiciel lekkich maszyn.

Na stoiskach licznych mniejszych firm można było widzieć wielką ilość ram prasowanych oraz napędów kardanowych najrozmaitszych odcieni. Koncern „Alycon" wystawił zeszłoroczny model kardanowy o napędzie ślimakowym w ulepszonym wykonaniu. Model ten robi bardzo dobre wrażenie. „Majestic" czyli

Londyński Salon motocyklowy został podobnie jak paryski licznie przez przemysł europejski obesłany. Każda niemal większa fabryka motocykli nadesłała swe eksponaty. Prym oczywiście wiedli Anglicy, wystawiwszy najprzedniejsze maszyny, które pod względem wykonania, techniki i luksusu przewyższały wszystkie inne. Słusznie przyznać należy Anglikom, że są twórcami najlepszych w świecie motocykli.

Ogólną uwagę na Wystawie budziły dwa nowe czterocylindrowe modele angielkie „Ariel" i „Matchless". Ariel buduje swoją czterocylindrówkę w czworoboku z dwoma wałkami korbowemi, natomiast Matchless wybrał kształt V, przyczem z 500 ccm przeszedł na 600 ccm. Wał królewski, oraz cztery biegi przy tych maszynach są dalszą nowością w tych typach. Matchless posiada jeszcze tylną ramę silnie sprężynowaną tak samo, jak w swojej dwucylindrówce o pojemności 400 ccm.

Anglicy pozostali nadal wierni swym typom jednocylindrowym, wprowadzili jednakże szereg udoskonaleń technicznych. Silnik ma u większości typów układ skośny, nachylony do 30 stopni, siodło jest niżej umieszczone, tak, iż punkt ciężkości leży bardzo nisko. Przy nowych modelach Ariela, cylinder leży niemal poziomo. Smarowanie obiegowe zyskuje co-



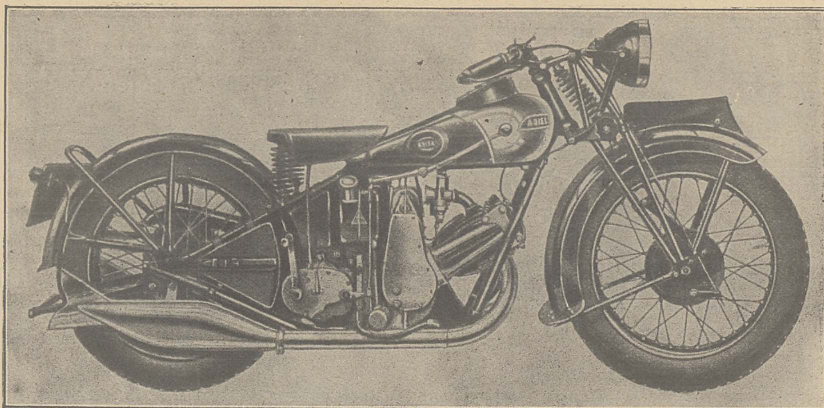
Czterocylindrowy „Ariel" 497 ccm., czterobiegowy, o mocy 5/16 KM.

raz więcej zwolenników, a zostało ono ulepszone u Ariela w ten sposób, że olejenie przechodzi przez tarczę rozpędową rozpylającą i oczyszczającą olej i działającą podobnie jak wirówka. Zawory i łańcuchy są ukryte a celują w tem specjalnie Motosacoche, Ariel, Matchless, Sunbeam, BSA i FN.

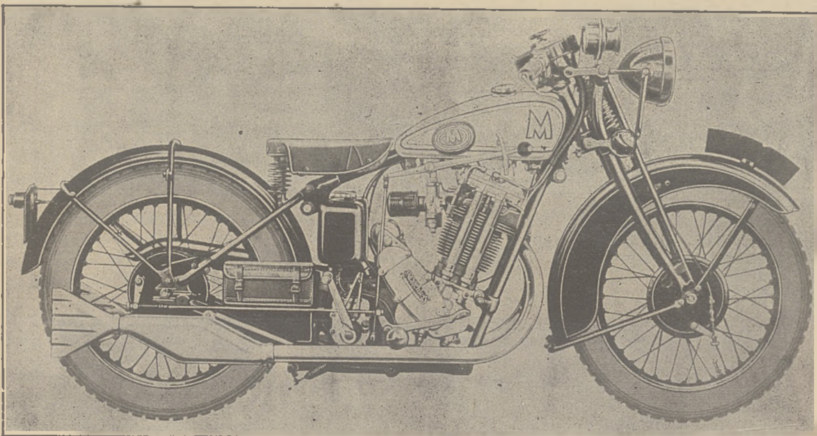
Niemiecki przemysł motocyklowy wystawił znane nam maszyny Ardie, które zwracały uwagę na ramę z duraluminium.

Szwajcarję reprezentowała znana marka „Motosacoche", która wystawiła trzy motocykle o 500 ccm pojemności. Jedna z tych maszyn zdołu sterowana, dwie inne „Sport" i wyścigówka zgóry sterowane. Maszyny są precyzyjnie wykonane, odznaczają się ładnym wyglądem, posiada łatwo wymienne koła i smarowanie obiegowe. Niestety te nowe modele nie różnią się wielce od zeszłorocznych.

„Indian" wystawił kilka typów, między któremi specjalną uwagę zwracał najnowszy czterocylindrowiec niezwykle silny o 1207 ccm pojemności. Drugi model o pojemności 742 ccm lżejszy i delikatniejszy, jest tam samo wytrzymały jak i poprzedni. Obie maszyny nadają się na nasze drogi. Największą sensacją Salonu Londyńskiego, była maszyna wyścigowa „OEC" z silnikiem Jap z kompresorem, na której znany kierowca Wright ustalił ostatnio rekord światowy, wynoszący 242 klm. na godzinę oraz „Ariel", którego modele na rok 1931 do tego stopnia zostały ulepszone, że wyróżniały się technicznie i konstrukcyjnie z pośród wszystkich innych.



„Ariel" 499 ccm. z silnikiem jednocylindrowym, czterozaworowym o układzie skośnym, z czterobiegową skrzynką biegów oraz nożną i ręczną przekładnią.



Motocykl marki „Matchless", typ 1931, jednocylindrowy o pojemności 497 ccm, z silnikiem o mocy 5/16 KM.

Motocykle z przyczepkami nie mają w Anglji wielkiego powodzenia, gdyż wypiera je tam dość skutecznie tani samochodzik.

Jakkolwiek Salon Paryski stanowił rewję wszystkich światowych marek motocykli, to Londyński pokazał wszystkim zwiedzającym, ulepszenia techniczne, których dokonano w ubiegłym roku i stanowił pewnego rodzaju „targ".

W związku z Salonem dowiadujemy się, że znane firmy Lucas i Amal, wyposażające lwią część przemysłu motocyklowego i samochodowego w Anglji, urządzają w Poznaniu stację obsługi, aby dać możność wszystkim motocyklistom fachowej obsługi i naprawy swoich wyrobów. Stacje te mieścić się będą przy ul. Dąbrowskiego 79 i będą wyposażone we wszystkie części zapasowe tych fabrykatów.

O polski samochód „przyszłości"

Od redakcji: Od naszego stałego czytelnika p. Stefana Faliszewskiego ze Lwowa otrzymujemy poniższy artykuł, który ze względu na aktualność poruszonej materji podajemy w całości.

Radosny niezwykle jest dla nas wszystkich fakt, że przemysł samochodowy zaczyna u nas w Polsce wchodzić na coraz lepsze tory, zaczyna się rozwijać i przybierać coraz poważniejszą formę. Dotychczas ta gałąź przemysłu była u nas bardzo szczupła; powstawały jakieś niewielkie warsztaty, czy fabryczki, nie rokujące wielkich nadziei co do swego rozwoju, produkujące samochody częściowo tylko samodzielnie, stosując przeważnie silnik pochodzenia zagranicznego.

Pierwszą polską fabryką, produkującą maszyny według własnych planów i wykonującą je całkowicie w kraju, jest fabryka samochodów ciężarowych „Ursus", należąca do Państwowych Zakładów Inżynierji. Jest to pierwszy nasz krok w tej dziedzinie, krok pewny i dzięki wielu dzielnym ludziom silnie postawiony.

Od chwili powstania fabryki „Ursus" oczy wszystkich zwrócone były w stronę P. Z. I., rozumiejąc, że tu należy spodziewać się postępu. I nie zawiedliśmy się. W niedługim czasie powstają Centralne Warsztaty Samochodowe, które przystępują do budowy samochodów osobowych. Powstał więc i własny samochód osobowy i to samochód dobry, wytrzymały, zbudowany z pierwszorzędnych materjałów i przystosowany do naszych warunków drogowych. Nie koniec na tem. P. Z. I. dążą do rozszerzenia swej produkcji, do nadania jej szerszej skali. Dopięły swego, zdobywając znaczną pożyczkę szwajcarską i nabywając od fabryki „Saurer", licencję na produkcję podwozi ciężarowych typu „Saurer", które okazały się najstosowniejsze na nasze drogi. Dalej, C. W. S. przystępują obecnie do budowy nowych typów 4-ro i 8-mio cylindrowych. — W tej chwili nasuwają mi się pewne refleksje, odnoszące się do postępu techniki samochodowej, które mam wrażenie, godne są chwili zastanowienia się.

W ostatnich miesiącach znany konstruktor sterowca angielskiego „R. 100" Denninstown Burney skonstruował samochód, który nazwał „samochodem przyszłości". Opis konstrukcji tego samochodu wraz z jego podobiznami został umieszczony w numerze „Samochodu" z 22 października b. r. Dowiadujemy się tam o jego wielu zaletach, jak wygodzie, zwiększonem bezpieczeństwie jazdy, o uproszczeniu konstrukcji przez umieszczenie silników wtyle wozu i wreszcie o lepszem wykorzystaniu mocy silnika, co osiągnął inż. Burney przez zastosowanie karoserji o kształtach płynnych. Kształty te wydają się nam obecnie dziwne i nieładne, jakkolwiek po bliższem przyjrzeniu się musimy przyznać, że są daleko regularniejsze, aniżeli obecnych Rolls-Royce'ów, czy Cadillac'ów; na pewne, za jakie dwa lub trzy lata z taką samą „pogardą" będziemy patrzeli na dzisiejsze piękności samochodowe, jak teraz patrzymy na modele z przed dziesięciu laty.

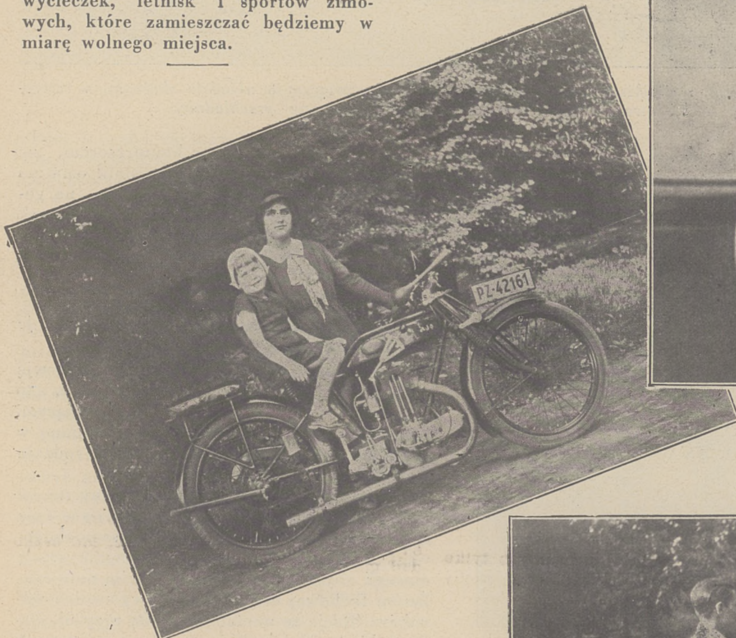
Nie o tem jednak chcę mówić; pragnę zastanowić się nad tem, czy nie byłoby dobrze, gdyby Centralne Warsztaty Samochodowe, za przykładem fabryki angielskiej, zaczęły budować maszyny o linji płynnej, stosując te same ulepszenia i uproszczenia konstrukcyjne, co inż. Burney. Sądzę, że specjalnie teraz, kiedy nie przystąpiono jeszcze do budowy nowych modeli, byłoby to dosyć łatwe do przeprowadzenia.

Prędzej, czy później, C. W. S. będą musiały przystąpić do budowy maszyn tego typu, bo przecież nie mogą nie pójść za postępem techniki; a sądzę, że właśnie obecna chwila do tego się nadaje. Sąd mój opieram na następujących powodach: Dopiero jedna jest w Europie i na świecie fabryka, która przystąpiła już do seryjnej produkcji samochodu Burney'a. Niema więc jeszcze w rzeczywistości na rynku światowym samochodów tej konstrukcji. To też, gdyby Centralne Warsztaty Samochodowe przystąpiły teraz do budowy tego typu maszyn, to napewne przy odpowiedniej reklamie zyskałyby ogromny zbyt przedewszystkiem zagranicą. Nie tylko zbyt, ale zapewniłyby sobie w krótkim czasie również poważne stanowisko w świecie automobilowym, którego obecnie je-

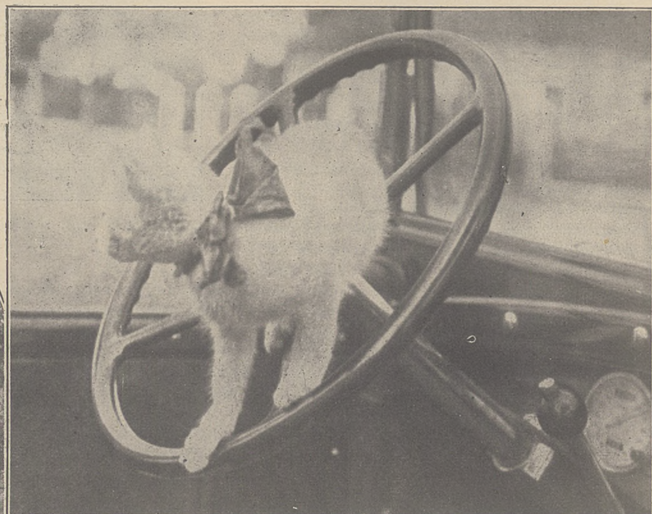
(Dokończenie na stronie 13-tej.)

Kącik naszych CZYTELNIKÓW

Drodzy Czytelnicy! „Kącik“ nasz cieszy się powodzeniem, jakiego sami nie spodziewaliśmy się, co świadczy o coraz ściślejszej współpracy Czytelników z nami. Prosimy Was w dalszym ciągu o nadsyłanie nam fotografij z wycieczek, letnisk i sportów zimowych, które zamieszczać będziemy w miarę wolnego miejsca.



P. Marja Waligórska uczy swą siostrzyczkę kierowania motocyklem. Na ćwiczeniach wstępnych uczy się ona siedzieć spokojnie na siodełku.



Mascottą p. A. Steffena w jego wycieczkach samochodowych jest śliczny, biały kociak. Czuje się on w aucie, jak u siebie w domu, i z zainteresowaniem obserwuje przesuwające się za szybami malownicze krajobrazy.

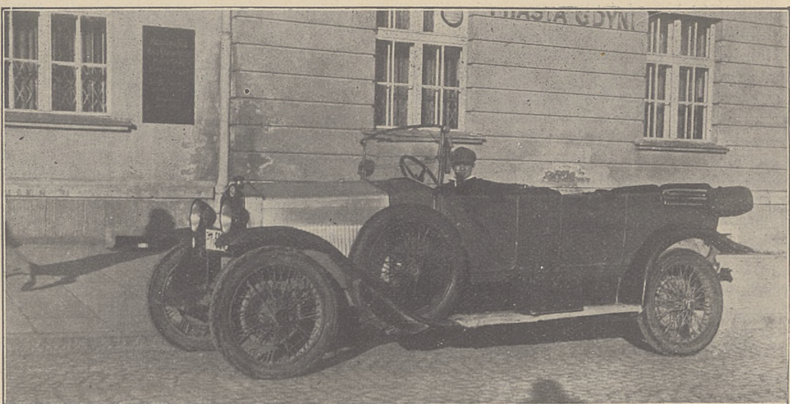


Angielskiemu zwyczajowi spędzania week-endów na łonie natury hołduje nasz współpracownik p. Jan K. W miłem towarzystwie urządza wesołe wycieczki swym Fordem w bliższe i dalsze okolice Poznania.



Członkowie Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbrowskiego ze swym mistrzem okręgowym p. Józefem Szkutnickim (X) na czele, przesyłają pozdrowienie wszystkim motocyklistom, czytelnikom „Samochodu“.

* * *



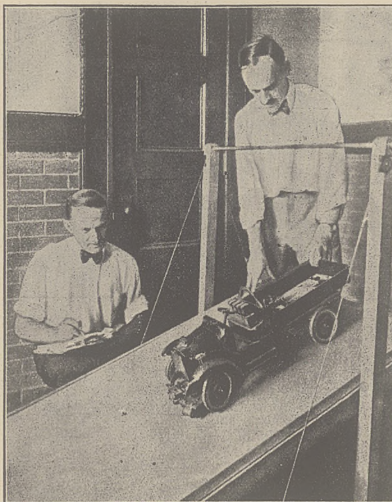
(Po prawej:) Przyjaciel naszego pisma i wielki zwolennik sportu automobilowego, p. A. Czekalski z Gdyni na ulubionej swej maszynie O. M. Choć liczy dopiero lat 14 potrafi prowadzić „Forda“, „Studebakera“, „O. M.“ i „Overlanda“.

Zarzucanie wozu

Wraz z rozwojem automobilizmu mnożą się nieszczęśliwe wypadki. Niemałą ich część powoduje zarzucanie wozu, — czyli przy zarzucaniu kierowca traci panowanie nad wozem, jednem słowem wóz nie jest posłuszny woli kierowcy. W takich razach niebezpieczeństwo jest bardzo wielkie, a ponieważ o przyczynach zarzucania wozu wiemy bardzo niewiele, więc postanowiono zbadać go laboratoryjnie. Przeprowadzono więc wyczerpujące i kosztowne próby w laboratorjum z ruchomym modelem, a z osiągniętych w ten sposób wyników wysnuto pewne wskazania dla praktyki. Do prób używano bardzo wiernych modeli wozów osobowych i ciężarowych. Modelom tym, podobnym do zabawek, kazano zjeżdżać po pochyłej płaszczyźnie, która była ustawiana pod dowolnemi kątami do poziomu. Płaszczyzna ta pokryta była papierem, na którym rozsypano nieco pyłu z węgla drzewnego (rozpylono), wskutek czego koła modelu zostawiały na nim wyraźny ślad odbywanej drogi, który „czarno na białem“ mówił o kierunku poruszania się wozu. Przy próbach tych hamowano modele w najrozmaitszy sposób dlatego, by dociec, co jest właściwie przyczyną zarzucania wozów.

Jeżeli kierowca przyciąga nagle hamulce na mokrym bruku albo na pochyłej drodze, to koła ślizgają się, wóz traci równowagę wskutek występującego przytem momentu obrotu. Zaobserwowano, że punkt środka ciężkości zarzucanego wozu usiłuje poruszać się dalej w kierunku prostym, czyli że całe podwozie porusza się dalej mniej więcej po linji prostej, chociaż ślizgające się koła opisują rozmaite krzywe, czyli jednem słowem bywają zarzucane. W jednej części tych doświadczeń tylne koła zahamowano tak silnie, że nie mogły się obracać — podobnie postępowano z kołami przedniemi w drugiej części doświadczeń. Przy właściwych próbach modele te puszczano z najwyższego punktu pochyłej płaszczyzny zsuwały się nadół ruchem ślizgowym. I to w czasie tej jazdy każdy z tych wozów obracał się o 180 stop. około swej osi pionowej. Przy unieruchomieniu zapomocą hamulców kół tylnych, koła przednie, które w chwili puszczania wozu były na przodzie, przy końcu tego ruchu, t. j. u podnóża tej płaszczyzny znajdowały się w takiej pozycji, jak gdyby wóz chciał wyjeżdżać pod górę. Wyniki takie osiągano zawsze te same, zupełnie niezależnie od tego czy koła zahamowano przed puszczeniem wozu, czy też dopiero w czasie jego zjazdu.

W wypadku, gdy hamowano tylko koła przednie, pozostawiając koła tylne nie hamowane, wozy zjeżdżały po linji prostej, nie zbaczając od niej w niebezpieczny sposób. Doświadczenia te wykazały zatem, że hamowanie samych tylko kół przednich zapobiega zarzucaniu wozów. Przy hamowaniu samych tylko kół tylnych najbardziej niebezpieczne ruchy wozu występowały mniej więcej w połowie drogi poślizgu.



Model wozu z hamulcem regulowanym elektrycznie.

Te laboratoryjne próby z ruchomemi modelami wykazały w sposób bardzo dokładny, w jakich wypadkach występuje zarzucanie wozu i jaki ono ma przebieg, ponieważ kołaześlizgujących się modeli pozostawiały na papierze wyraźne ślady odbytej drogi. Ślady te pozwoliły zaś następnie na dokładne analizowanie ruchu wozu-modelu i sposób jego obrotu około swej osi. Próby takie powtórzone następnie z wozami normalnemi na zwykłych jezdniach dały wyniki bardzo zbliżone do laboratoryjnych. Aby zaś mieć możność obserwowania wpływu rozkładu sił hamulczych zdjęto u wielu wozów hamulce, działające równocześnie na wszystkie cztery koła, a założono nowe, działające osobno na przednie i osobno na tylne koła. Jak już wyżej zaznaczyliśmy, próby te potwierdziły doświadczenia laboratoryjne niemal w najdrobniejszych szczegółach.

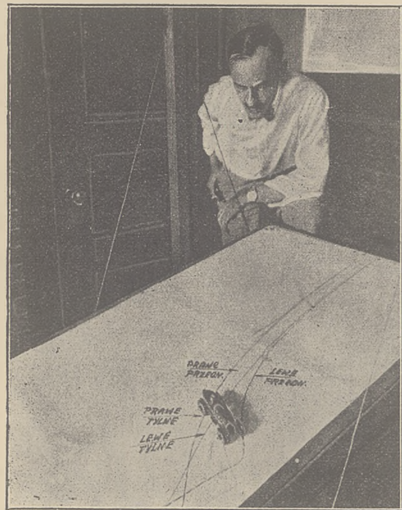
Zarówno zarzucanie występujące przy silnem hamowaniu, jak i zarzucanie występujące przy braniu ostrego skrętu, — obydwa są następstwem tej samej przyczyny i powstają wskutek ślizgania się kół tylnych. Przeprowadzone próby pouczyły nas dalej, że niebezpieczeństwo zarzucenia wozu może być silnie zmniejszone przez silniejsze hamowanie kół przednich jak tylnych.

Przy nowych typach wozów z hamulcami na cztery koła, jakie wypuszczają na rynek obecnie niemal wszystkie firmy, siła hamulcza bywa rozdzielana w stosunku $^3/_5$ na koła tylne, a $^2/_5$ na koła przednie. Natomiast przy stosowaniu odwrotnego rozłożenia siły hamowania zmniejszy się zarzucanie wozów, jak wykazały doświadczenia, — a więc mniej będzie zderzeń i innych wypadków, których przyczyna tkwi w zarzuceniu wozu.

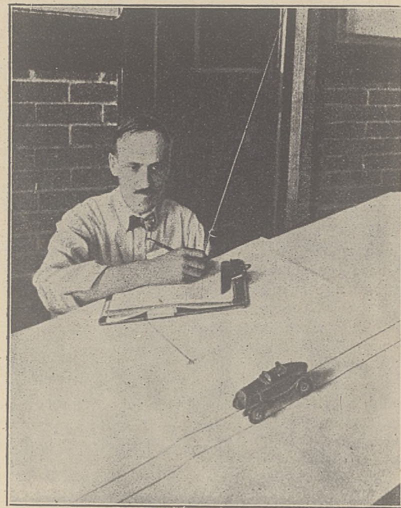
Zatem wóz o hamulcach na cztery koła, przy którym znaczna część siły hamulczej działa na koła przednie, nawet przy szybkościach, które znacznie przekraczają szybkości zwykle używane, można z większą pewnością prowadzić wóz zarówno na mokrym bruku, jak i na ostrych zakrętach. Wóz o hamulcach wyregulowanych w wyżej wspomniany sposób, skoro zostaje zahamowany, porusza się dalej po linji prostej i nie bywa zarzucany. Naturalnie, że nawet i przy takiem rozłożeniu siły hamulczej, kierowca na krótki czas (przez czas hamowania) traci możność kierowania wozem, natomiast natychmiast po zwolnieniu hamulców odzyskuje ją zpowrotem i może nadać samochodowi taki kierunek, który pozwala mu na wyprowadzenie go z niebezpiecznego kierunku. Bądź co bądź ma on możność zadecydowania w tym czasie jaki kierunek nadać samochodowi, podczas gdy wóz hamowany przy użyciu większej części siły hamulczej przyłożonej do kół tylnych, a znajdujący się w takiej samej sytuacji, porusza się zupełnie niezależnie od woli kierowcy.

Przykładając trzy piąte siły hamulczej do kół przednich wozu, który posiada hamulce na wszystkich czterech kołach, kierowca rozporządza największą siłą hamowania. Musi on być naturalnie bardzo ostrożnym w używaniu tej, tak wybitnie zwiększonej, siły hamulczej. Jest on bowiem w stanie, przy silnem hamowaniu, zatrzymać wóz na przestrzeni 9 m, i to wóz poruszający się z szybkością 40 klm/godz. — musi tylko uważać, aby przez takie nagłe zatrzymanie wozu nie poniosły szkody osoby w nim siedzące. Musi on także bardzo uważać, aby jadący ewentualnie za nim wóz, a nie mogący się równie szybko zatrzymać, nie uszkodził mu karoserji.

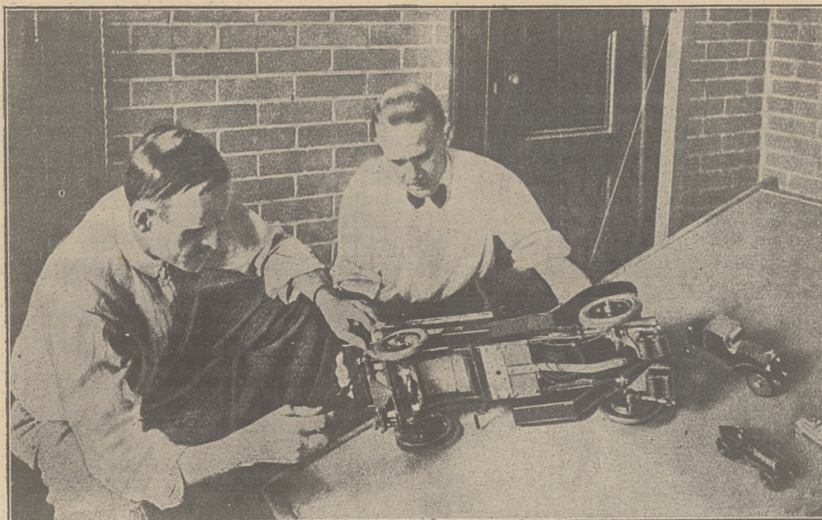
Miesiącami całemi przeprowadzano z różnymi kierowcami próby z hamowaniem kół przednich, a próby te zawsze dawały bardzo dobre wyniki. Kierowcy zaś twierdzą, że po „wczuciu“ się w nowy system bardzo są z takiego hamowania zadowoleni i mają do niego zupełne zaufanie. Widać z tego, że hamowania tego, posiadającego tak wiele zalet, a równocześnie tak mało stron ujemnych, należy się wpierw nauczyć. To też, skoro kierowca opanuje w zupełności sztukę hamowania przy pomocy tego systemu, prawdopodobieństwo zderzeń lub wywrócenia wozu zmniejsza się bardzo silnie.



Model wozu zostaje zarzucony z powodu zahamowania kół tylnych.



Model wozu zjeżdża po linji prostej. Koła przednie silniej zahamowane od tylnych.



Widok modelu od spodu — na elektryczny hamulec.

W czasie tych prób zastanawiano się również, jak należy postępować w razie zarzucenia wozu, posiadającego hamulce starego systemu, wychodząc ze słusznego założenia, że nieodpowiednie zachowanie się w takim wypadku kierowcy powiększa jeszcze grozę sytuacji. Wyniki tych doświadczeń streścić można niemal w kilku słowach, — bo oto, gdy wóz został zarzucony z powodu ślizgania się zahamowanych kół tylnych, należy hamulec natychmiast popuścić, zaś wóz pokierować dalej w kierunku zarzucenia. W czasie tego pod żadnym warunkiem nie wolno wyłączać sprzęgła, ponieważ tylne koła muszą się kręcić, jeżeli wóz ma wrócić do równowagi, a my niechcemy spowodować katastrofy.

Do poruszonego przezemnie tematu powrócę w jednym z najbliższych artykułów celem zapoznania Czytelników naszego pisma z dalszymi próbami dokonanemi z wozami o hamulcach na dwa i cztery koła.

Wiadomo, że jest to dość ważny temat, szczególnie jeżeli chodzi o wypadki samochodowe, których większość niestety przypisać należy wadliwemu działaniu hamulców.

Inż. Stanisław Kwolek.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Samochód wjeżdża w okno wystawowe.) W niedzielę około godz. 15 kierowca samochodu osobowego marki „Ford" PZ 40 563 własność p. Leona Jankowiaka, właściciela restauracji „Pod Orłem", jadąc ul. Fredry, która była wypełniona tłumami publiczności, wykonał tak niezręczną ewolucję, że wjechał przodem do śniadalni „Pod Orłem". Samochód rozbił wielką szybę wystawową i pogiął żelazną barjerę, wjeżdżając do środka. Wśród gości, zebranych licznie w śniadalni powstał zrozumiały popłoch.

Wkrótce potem przy pomocy publiczności samochód, bardzo poważnie uszkodzony, ze strzaskaną karoserją wydobyto na zewnątrz. Jeden z posterunkowych siadł przy kierownicy i odstawił wóz do gmachu komendy policji.

OSTRÓW WLKP. (Samochód zderzył się z autobusem.) W pobliżu Kępna autobus PZ 46 665, własność p. Żyreckiego z Kępna, kierowany przez szofera Nawrota, zderzył się z samochodem osobowym PZ 11 071 p. Schudego z Bralina. Wskutek zderzenia odrzucony w bok samochód osobowy Schudego wpadł do rowu i wywrócił się. Znajdujące się w samochodzie dwie osoby i dziecko oraz szofer wyszli z wypadku bez szwanku.

STAROGARD. (Ciężki wypadek autobusowy.) Onegdaj przy cegielni owidzkiej zdarzyła się groźna katastrofa autobusowa. Autobus firmy Hoppe ze Starogardu na zakręcie uderzył całą siłą o przydrożne drzewo. Z ośmiu pasażerów, znajdujących się w autobusie, jeden odniósł bardzo ciężkie obrażenia, reszta lżejsze. Autobus uległ częściowemu uszkodzeniu. Przyczyną katastrofy był poślizg wozu na rozmokłej wskutek deszczu drodze.

LWÓW. (Śmiertelny nocleg w autobusie). Donoszą z Rzeszowa, że w poniedziałek wieczorem wydarzył się tam tragiczny wypadek. Właściciel autobusu Stanisław Golem wraz z szoferem oraz jego pomocnikiem zajechali do garażu i tam postanowili w zamkniętym autobusie przenocować. Ponieważ było zimno, szofer uruchomił silnik, celem ogrzania autobusu, poczem wszyscy zasnęli. Ulatniający się gaz wydechowy wypełnił wnętrze wozu, tak, że wszyscy śpiący ulegli zatruciu. Rano znaleziono Golema bez życia, zaś szofera i jego pomocnika w stanie nieprzytomnym odwieziono do szpitala.

Niechaj wypadek ten będzie przestrogą dla wszystkich szoferów i automobilistów! Zatrucia gazami wydechowemi są w okresie zimowym niestety dość częste.

Z KRAJU

Utrudnienia w komunikacji autobusowej

Z powodu obfitych opadów śnieżnych, autobusy komunikacji zamiejscowej na niektórych linjach biegnących w kierunku wschodnim od Warszawy, z trudem torowały sobie drogę do stolicy. Wynikły z tego znaczne opóźnienia w ruchu, które niekiedy dochodziły do kilku godzin.

Dotyczy to zwłaszcza autobusów, utrzymujących komunikację między Warszawą, a województwami białostockiem, lubelskiem i kieleckiem.

Komunikacja miejska w Warszawie i innych stolicach europejskich

W statystyce dotyczącej 8 wielkich miast europejskich, Warszawa znajduje się pod względem rozwoju sieci komunikacyjnej miejskiej na ostatniem miejscu. W stolicy naszej długość linij tramwajowych wynosi 95 klm., linij autobusowych zaś około 10 klm., co daje w sumie długość 105 klm. sieci komunikacji miejskiej. W porównaniu z temi cyframi Budapeszt, posiadający 100 tysięcy mieszkańców mniej od Warszawy, ma linje tramwajowe długości 180 klm., autobusowe 425 klm. oraz metro długości 35 klm.; razem długość linij wynosi 226 klm. czyli przeszło dwa razy więcej.

Najbardziej rozgałęzioną sieć komunikakcji miejskiej posiada Berlin, gdzie długość linij tramwajowych wynosi 643 klm., kolei podziemnej 64,4 klm, oraz kolei nadziemnej 510 klm., razem 1.359.4 klm. W Paryżu, który posiada o przeszło 250.000 mieszkańców więcej, długość linij jest mniejsza, wynosi łącznie 868,6 klm. w tem 685 klm. linij autobusowych i 182 klm. metro.

W Hamburgu długość linij wynosi 172,4 klm., w tem 219,7 klm. linij tramwajowych, 69,9 kolei elektrycznych, oraz 188,8 klm. linij autobusowych. Następnie Wiedeń posiada linje długości 347,5 klm. (tramwaje — 288,5, autobusy — 30,8 klm., kolej elektryczna — 26,2). W Glasgow kursują tylko tramwaje, jednak sieć ich jest bardzo rozbudowana, długość linij wynosi bowiem 217 klm.; w Barcelonie wreszcie ogólna długość sieci komunikacji miejskiej wyraża się cyfrą 205,7 klm, z czego na tramwaje przypada 108 klm., na autobusy 92,7 klm., oraz na metro 5 klm.

Kursy dla przedsiębiorców autobusowych

W związku z projektem koncesji przedsiębiorstw autobusowych, od starających się o uzyskanie koncesji będzie wymagana gwarancja fachowości prowadzenia przedsiębiorstwa. W związku z tem zostaną uruchomione kursy dla przedsiębiorców autobusowych, które obejmą całokształt gospodarki autobusowei. a wiec: wvkłada-



Moment z „Jazdy za lisem", zorganizowanej ostatnio przez Unję poznańską.

na będzie nauka o wyborze wozu w zastosowaniu do warunków oraz gruntowna umiejętność prowadzenia przedsiębiorstwa wraz z kalkulacją handlową, pouczanie z dziedziny świadczeń fiskalnych przedsiębiorstwa autobusowego, jak patenty, podatki skarbowe, dopłaty drogowe wojewódzkie i powiatowe, sposoby wymiaru i sam wymiar i podręczna rachunkowość.

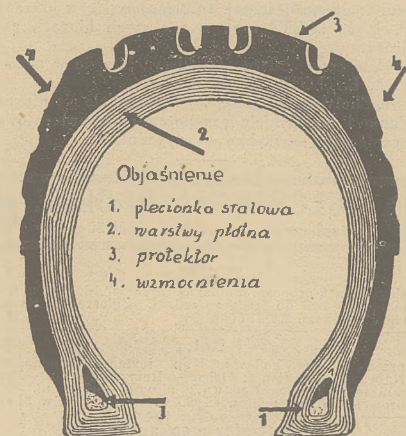
Prócz tego Centralny Związek właścicieli autobusów wprowadzi dobór przedsiębiorstw oraz odpowiednie wyszkolenie personelu i uruchomi również kursy dla konduktorów i kierowców autobusowych; kursy przewidują naukę o przepisach i rozporządzeniach drogowych, geografji drogowej Polski wraz z ogólnym rzutem oka na rozwój środków zbiorowego transportu w Polsce, umiejętne posługiwanie się apteczką i gaśnicą, organizacją warsztatów oraz dokształcania w sztuce czytania, pisania i rachunkowości.

Polska opona „Stomil"

Po świetnych wyczynach sportowych, uzyskanych na oponach „Stomil" w wyścigu tatrzańskim oraz okrężnym we Lwowie, poddano opony te badaniom technicznym, które wykazały, że zdały one egzamin swej doskonałości. Ostatnio przeprowadzono ulepszenia w konfekcji protektora, przystosowując go do naszych dróg, tak jak to czynią inne fabryki opon. Protektor wzmocniono, łącząc poszczególne jego pola silniejszemi więzadłami. Równocześnie z tem musiało nastąpić wzmocnienie protektora po boku opon, przez co profil jego został znacznie rozszerzony. Temsamem została podniesiona wytrzymałość opony na obciążenie do maksimum. Protektor nowej opony „Stomil" jest znacznie twardszy i grubszy aniżeli dotychczasowy, a ścieralność jego zmniejszona została do minimum. Nieuzasadnione i budzące niepokój wśród automobilistów były wersje na temat szarego koloru opon, które obecnie fabrykowane zostają z gumy czarnej.

Z powyższego wywnioskować można, że w okresie przerwy, w którym fabryka ograniczyła się tylko do wyrobu opon rowerowych, usunięto wszelkie braki a urządzenie techniczne znacznie ulepszono. W fabryce panuje wzmożony ruch, daleko większy aniżeli dotąd. W chwili obecnej produkuje Centralna Fabryka Opon Samochodowych „Stomil" dziennie 600 opon rowerowych, oraz jest w stanie wypuścić gotowych do użytku 100 opon samochodowych.

Wysłuchując wyjaśnień kierownictwa technicznego fabryki oraz oglądając wzmocnione opony jednogłośnie trzeba przyznać, że opony „Stomil" wykazują te same zalety, co najlepsze zagraniczne. W fabryce samej gumowanie płótna, co poprzednio dokonywano na zwykłej maszynie, obecnie odbywa się na specjalnym kalandrze. Kalander nie dopuszcza do rozczepienia poszczególnych warstw płótna, potęgując tem samem wytrzymałość opony na rozerwalność względnie pęknięcie.



Przekrój opony „Stomil".

W oddziale wulkanizacyjnym wszystkie prasy i „Autoklawy" obsługiwane są automatycznie zapomocą ciśnienia hydraulicznego. Ciśnienie 20 atmosfer niezbędne do wulkanizacji wytwarza nowosprowadzony kompresor.

Nadmienić wypada, że na trasie Poznań — Starołęka jeżdżą autobusy P. K. E., zaopatrzone w opony „Stomil" o rozmiarach 36 razy 7. Również Warszawa dokonywuje prób na oponach „Stomil" na linji Plac Teatralny do Zbawiciela. Nie można też pominąć wielkiego sukcesu jaki zdobyły opony „Stomil", gdyż 20 tysiecy sztuk, wypuszczonych na rynek nie doczekało się ani jednej reklamacji. Z zadowoleniem zanotować należy, że fabryka ta, zatrudniająca kilkudziesięciu pracowników, w okresie swego technicznego ulepszenia nie zwolniła ani jednego pracownika i w miarę wzmagającego się zapotrzebowania na jej wyroby angażować będzie dalszych, zmniejszając tem samem bezrobocie.

Oby tylko fakt ten zrozumieć zechcieli liczni automobiliści, oraz czynniki zainteresowane.



Starosta m. Będzina p. J. Boxa (X) przecina symboliczną wstęgę przed rozpoczęciem wyścigu o mistrzostwo motocyklowe na rok 1930 Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbrowskiego. Obok prezes klubu p. H. Leviteux (XX).

Tłoki „Alusil"

Tłoki aluminjowe „Alusil", do tematu których niebawem powrócimy, przy podgrzaniu do 200° C. nie tracą twardości i rozszerzają się pod wpływem ciepła o 30 proc. mniej niż wszystkie zwykłe tłoki aluminjowe. Dalej są one poza tem o 20 proc. lżejsze od zwykłych tłoków aluminjowych, posiadają twardość 80 kg/mm² i wszystkie zalety tłoków żeliwnych. Próby wykazały, że nawet po przebyciu 100 tysięcy klm nie potrzeba ich zmieniać na nowe.

Z ZAGRANICY

Jazda po prawej w Czechosłowacji

Zgodnie z ratyfikacją międzynarodowej konwencji o ruchu drogowym z dniem 1 lipca 1931 r. w całej Czechosłowacji obowiązywać będzie jazda po prawej, podobnie jak to ma miejsce u nas i w innych krajach europejskich. Zmiany tej doczekają się również koleje, gdzie już z początkiem przyszłego roku rozpocznie się przebudowa torów, zwrotnic, semaforów itp.

Uchwały międzynarodowej komisji sportowej

Na posiedzeniu podkomisji międzynarodowej komisji sportowej uchwalono wprowadzić trzecią kategorję w międzynarodowych konkurencjach. Tym sposobem będą mogły brać udział w międzynarodowych imprezach wozy katalogowe typu dominującego czyli wozy turystyczne. Dalej zamierzano określić skład paliwa, od czego na szczęście odstąpiono. Wolno więc będzie w międzynarodowych konkurencjach jeździć na czystej benzynie i na specjalnych mieszankach.

Najwyżej położona autostrada świata

Ostatnio otworzony został ruch na najwyżej położonej oraz najpiękniejszej autostradzie świata, która biegnie przez Mount Evans koło Denver w stanie Colorado w U. S. A. Wykonanie tej strady połączone było z olbrzymiemi trudnościami i mimo ustawicznych burz, opadów śnieżnych itp. na czas oddana została ona ruchowi samochodowemu. Autostrada ta jest 5,5 do 7,5 metrów szeroka, zaś na Mount Evans biegnie ona w postaci pętlicy, umożliwiającej swobodne i niekrępujące ruchu nawracanie wozów; wreszcie urządzono na najwyższym punkcie strady place parkingowe.

Awanturnicza wyprawa Angielek

W ub. miesiącu przybyły do Kairu, z Capetown w południowej Afryce, dwie młode angielki, miss Belscher, zamieszkała stale w Oksford, i miss Badge z Londynu. Młode kobiety przebyły same w samochodzie „Morris" całą Afrykę z połudn. krańca w Capetown na północ do Kairu w Egipcie. Cała droga wyniosła około 13 tys. km i trwała prawie 5 i pół miesiąca, gdyż odjazd z Capetown nastąpił dnia 1 kwietnia r. b. Tylko w okolicach Sudanu śmiałe automobilistki korzystały z pomocy męskiej, gdyż droga prowadziła przez kraj nawiedzony powodzią. Obie sportsmenki czuły się dobrze. Tę wielką podróż odbyły przez Johannisburg, Bulawavo, Liwingstone, Abercorn.

Szybciej! Szybciej!

W Nowym Jorku od dłuższego czasu robi się doświadczenia celem przyśpieszenia ruchu samochodów. Na skrzyżowaniach i głównych ulicach wmontowano sygnały świetlne zielone i czerwone, które się zmieniają co kilkadziesiąt sekund. Dzięki temu umożliwiony został nieprzerwany ruch samochodów. Dla ruchu w kierunku północnym miasta następuje zmiana czerwonego światła na zielone co 90 sekund, zaś na skrzyżowaniach co 30.

Likwidacja parkingów w śródmieściu

W Buenos Aires przystąpiono do likwidacji parkingów samochodowych w śródmieściu i na ulicach bocznych. Zamiast tego powstaną garaże-olbrzymy, które po 40 latach koncesji przejdą na własność miasta.

Rajd przez Sybir

Automobilklub Sowietów organizuje w roku przyszłym rajd samochodowy pod nazwą „Poprzez Sybir". Start do tego rajdu nastąpi z Władywostoku. Trasa poprowadzi poprzez liczne bezdroża, na których dotąd odbywały się próby wytrzymałości. Trasa rajdu wynosić będzie 12 tysięcy klm.

Sędziowie szoferami

Sędziowie sądu okręgowego w Bernie Morawskim, którzy mają do sądzenia sprawy, dotyczące wypadków automobilowych, muszą przechodzić kompletny kurs szoferski, aby obeznać się ze wszystkiemi okolicznościami i warunkami komunikacji samochodowej, oraz mogących nastąpić przy tem zderzeń, najechań itp. wypadków. Podobno inowacja ta ma być wprowadzona we wszystkich sądach okręgowych Czechosłowacji, które mają posiadać stały komplet sędziów, obeznanych ze wszystkiemi tajnikami sztuki szoferskiej.



Ostatnie wylewy rzek w południowej Francji wyrządziły duże spustoszenia. Na rycinie prace około zalanego garażu w miasteczku Chevreuse.

Statystyka amerykańskich marek samochodowych

Najnowsza statystyka amerykańskiej izby samochodowej wykazuje, że ze 640 marek samochodowych, które od roku 1895 ukazywały się na rynku, dotąd 41 utrzymały się. Wynika z tego, że w przemyśle samochodowym płn. Ameryki w tym okresie nastąpiły liczne fuzje. Tabela poniżej daje nam ciekawe zestawienie ilości nowych marek, które ujrzały światło dzienne w poszczególnych latach. Z tych wszystkich 90 procent poszło w zapomnienie.

1895	2	1907	34	1919	12
1896	1	1908	37	1920	10
1897	0	1909	15	1921	28
1898	6	1910	10	1922	23
1899	9	1911	22	1923	10
1900	12	1912	13	1924	2
1901	47	1913	13	1925	1
1902	33	1914	10	1926	1
1903	51	1915	11	1927	4
1904	25	1916	34	1928	3
1905	16	1917	22	1929	5
1906	17	1918	20		

Nadawanie depesz na stacjach obsługi

Na stacjach obsługi samochodów w Ameryce zaprowadzono ostatnio ciekawą inowację. Otóż na wszystkich stacjach Standard Oil Comp. — w myśl porozumienia z Postal Telegraph i Cable Comp. — mogą klienci nadawać telegramy. Klient wypełnia na stacji blankiet telegramowy, a stacja zajmuje się przekazaniem go do miejsca przeznaczenia.

Z MOTOCYKLIZMU

Jazda za lisem Unji poznańskiej

W ubiegłą niedzielę odbyła się tradycyjna „Jazda za lisem", która stanowiła zamknięcie sezonu sportowego „Unji". Jeszcze przed odjazdem lisa, który wystartował o godz. 10, zebrało się przed lokalem klubu kilkanaście maszyn, których kierowcy zamierzali zmierzyć się o ostatnią nagrodę w tym sezonie. O godz. 11,15, wypuszczono wszystkich kierowców ze startu. Trasa, obrana przez lisa p. K. Falkiewicza była dość trudna, bowiem prowadziła przez liczne bezdroża, podobnie jak w ubiegłym roku. Była to więc równocześnie próba wytrzymałości i maszyn i kierowców. Zaraz za Nowym Mostem rozpoczęło się mylenie śladów. Jedni z kierowców podążyli na Swarzędz, inni znowu do Kórnika. A lis tymczasem obrał trasę Żegrze, Malta, Kobylepole, dalej leśną drogą do Nowej Wsi, stąd przez Swarzędz, Kobylnicę do lasów w Wierzenicy. Z kilkunastu kierowców tylko czterech odkryło kryjówkę lisa, znajdującą się w głębokim wąwozie w lesie wierzeńskim. Pierwszym, który odkrył kryjówkę był Malcherek na Arielu z przyczepką, drugim Tyrała na Caltorphe, trzecim Nothnagel na New-Imperial i czwartym Weber na AJS. Reszta zawodników błądziła po okolicy. — Powrót do Poznania nastąpił o godz. 14,30 z punktu zbornego w Swarzędzu.

Wyścigi motocyklowe o „Wielką Nagrodę" Francji

Zawody motocyklowe o wielką nagrodę Francji zgromadziły wszystkich najwybitniejszych asów motocyklizmu angielskiego i francuskiego. Tym razem wszystkie pierwsze miejsca w poszczególnych kategorjach przypadły zawodnikom angielskim, którzy wykazali bardzo wyraźną przewagę nad Francuzami.

Wyniki były następujące:

Kategorja 175 ccm — trasa 253,3 km — 1) Fernborough na Excelsior Jap".

Kategorja 250 ccm — trasa 285 km — 1) Mollors na „New Imperial".

Kategorja 350 ccm — trasa 316,7 km — 1) Hicks na „A. J. S.".

Kategorja 500 ccm — trasa 332,535 km — 1) Stanley Wood na „Nortonie". Zwycięzca w ogólnej klasyfikacji.

Z LOTNICTWA

Wystawa lotnicza w Urugwaju

Od 1 do 20 lutego 1931 r. odbędzie się w stolicy Urugwaju, Montevideo, międzynarodowa wystawa lotnicza.

Wystawa obejmuje 7 grup: I. samoloty, silniki i modele, II. akcesorja lotnicze, III. uzbrojenie lotnicze, IV. aerologja doświadczalna i praktyczna, V. materjały konstrukcyjne i pędne, VI. komunikację lotniczą i VII. materjały statystyczne i historyczne.

Udział w wystawie i transport na terenie Urugwaju bezpłatny.

Zgłoszenia do udziału w wystawie przyjmuje Zrzeszenie polskich przemysłowców lotniczych i konsulat urugwajski w Warszawie.

Najazd na Francję

Niedawno we Francji gościły aż trzy wielkie maszyny niemieckie. Tak więc demonstrowano Francuzom olbrzymi 12-to silnikowy DO X o sile 7 200 KM. Olbrzym ten, zaopatrzony w ogromne zapasy paliwa i mogący unieść do stu osób, zadziwiał publiczność francuską nietylko swym ogromem, ale i luksusowem wykończeniem kabin i prawdziwych salonów, które upodobniają wnętrze tego samolotu raczej do wnętrza jachtu. Metalowy ten statek powietrzny pomysłu dr. Klaudiusza Dorniera waży 45 ton.

Przyleciał też do Paryża DO—S. zaopatrzony w cztery silniki Hispano-Suiza po 600 koni każdy. Będzie on wystawiony w paryskim Salonie Aeronautycznym.

Prócz tego odwiedził Francję w przejeździe niemiecki samolot G 38. 4-silnikowy Junkers, którego motory posiadają łącznie siłę 2 100 KM.

Była to więc prawdziwa groźna demonstracja niemieckiego lotnictwa wielosilnikowego.

Rajd eskadry włoskiej przez Atlantyk

W świecie lotniczym wzbudził wielkie zainteresowanie zapowiedziany przez lotnictwo włoskie wielki rajd eskadry lotniczej z Włoch do Brazylji.

Rajd ten odbędzie się w połowie grudnia pod osobistem kierownictwem włoskiego ministra lotnictwa Balbo.

Eskadra składać się będzie z dwunastu aparatów, kierowanych przez najlepszych włoskich pilotów. Potrzebne do rajdu części zamienne i instrumenty pomocnicze zostały już wysłane specjalnym statkiem na Atlantyk.

Będzie to pierwszy przelot Atlantyku przez tak wielką grupę samolotów.



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

1) *Zmiana lokali klubowych.* Z dniem 21 listopada br. przenieśliśmy lokale klubowe i Sekretarjat na ul. Matejki 50 parter prawo.

Nowa siedziba klubu ma bardzo dogodne połączenie ze śródmieściem i to: tramwajem linji 4 i5 przystanek ul. Marsz. Focha przy Parku Wilsona oraz autobusem linji plac Wolności ul. Matejki, przystanek końcowy. Równocześnie następuje zmiana nr. telefonu. Nowy numer telefoniczny do klubu będzie 73-39.

Otwarcie lokali towarzyskich Klubu nastąpi w czasie późniejszym, o czem osobnym komunikatem pp. Członków uwiadomimy.

2) *Zamknięcie szosy.* Z dniem 17 listopada br. przystąpiono do zmiany powłoki tłuczniowej na szosie Toruńskiej na klm. 86,735 — 87,035, na co członkom Klubu zwraca się specjalną uwagę. — Objazd latówką.



Komunikat Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja"

Doroczne Walne Zebranie odbędzie się w piątek, dnia 28 bm. o godzinie 7,30 wieczorem w lokalu „Pod Strzechą", plac Wolności 7.

Zwracamy się do pp. członków z apelem o jak najliczniejszy udział w Walnem Zebraniu, które odbywane tylko raz do roku, powinno zgromadzić wszystkich pp. członków Unji.

Komunikat Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

Podajemy niniejszem do uprzejmej wiadomości W. P. Pracodawców, iż dekretem Wojewody Poznańskiego L. dz. 16 562/30 P. P. uzyskało Zrzeszenie Związków Zawodowych Automobilistów T. z. z siedzibą centrali w Poznaniu, Al. Marcinkowskiego 13, uprawnienie do wykonywania społecznego pośrednictwa pracy dla swych członków z zachowaniem ustawy z dnia 10 czerwca 1924 r. Dz. U. Rz. P. nr. 58. Zaznaczamy przytem, iż zarządzenie to przeszło automatycznie na wszystkie nasze filje. Podajemy do uprzejmej wiadomości, że organizacja nasza obejmuje całe Ziemie Zachodnie, gdzie tworzy zwarto skupiony Związek. Przytem dysponujemy każdej chwili dobrze kwalifikowanemi siłami zawodowemi we wszelkich dziedzinach automobilizmu, wobec czego jest nam możliwem zadośćuczynić wszelkim wymaganiom W. P. Pracodawców. W razie nagłego zapotrzebowania prosilibyśmy o zwrócenie się do nas telefonicznie pod nr. 52-39, a natychmiast odpowiednio żądane siły do dyspozycji przekażemy.

Zrzeszenie Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zach. Rzpl. Polskiej, Al. Marcinkowskiego 13, telefon 52-39.

* * *

Z zebrania plenarnego filji Poznań.

Zebranie zagaił o godz. 8,30 wieczorem prezes kl. Czyż hasłem: Cześć wspólnej pracy". Po przedstawieniu zebranym porządku obrad, który bez zmian przyjęto, odczytał sekretarz protokół z ostatniego zebrania plenarnego, który zebrani przyjęli bez zmian.

W sprawie zaprojektowanego oznaku — po ścisłem porozumieniu się z filjami i po dokładnej kalkulacji z otrzymanych ofert — zatwierdzili zebrani projekt oraz uchwalili wybicie oznaków z tombaku dobrze posrebrzonego z dwu-letnią gwarancją, po cenie 2,— zł za sztukę, które należy przy odbiorze oznaki uiścić.

Zkolei prosił kolega prezes wszystkich członków, aby tegoroczne składki do 20 grudnia t. r. zapłacili w całości, aby skarbnik mógł na czas sporządzić sprawozdanie roczne. Zarazem zaznaczył kolega prezes, iż nowe legitymacje wydawane będą tylko członkom, którzy uiścili składki do końca roku 1930.

Zebrani zatwierdzili wysłanie przez Zarząd osobnych upomnień do wszystkich członków zamiejscowych, oraz wypełnionego blankietu na P. K. O. celem przekazania składek za rok 1930. Kolega prezes donosi przytem, iż na przyszły rok wydawać będzie zarząd legitymacje oprawione na płótnie wraz ze statutem i regulaminem z ważnością na 6 lat.

W toku roztrząsań spraw mandatowych zlecili zebrani sekretarzowi przed załatwieniem jakiegokolwiek mandatu karnego zbadanie legitymacji odnośnego członka pod względem zalegania składek.

Dalej podał kolega prezes do wiadomości, iż stawioną na ostatniem zebraniu petycję Zarząd wysłał do Województwa. Następnie odczytał sekretarz poszczególne obcerniające nas listy, wysłanie przez Z. Z. A. do wszystkich naszych filij.

Wkońcu prosił kolega prezes zebranych, aby się zajęli intensywniej werbowaniem członków i przyczyniali się do rozwoju Zrzeszenia.

Pod wnioskami członków zapadła uchwała, aby Zarząd we wszystkich garażach przez odnośnych członków porozwieszał ogłoszenia przypominające o zebraniach plenarnych.

Na tem wyczerpano porządek obrad i kolega prezes o godz. 11 solwuje zebranie hasłem „Cześć wspólnej pracy".

Zatory w ruchu ulicznym

(Dokończenie ze strony 2-giej.)

H a n n o v e r: na przestrzeni 10 metr. od przystanku. (Auf einer Strecke von 10 Meter vor dem Haltestellenschilde der Strassenbahn in der Fahrtrichtung und an Haltestellen der Omnibusse auf einer Strecke von je 10 Meter vor und hinter).

B u d a p e s t: Na przestrzeni 15 metr. przy przystankach autobusowych. (Fremde Fahrzeuge duerfen bei den Haltestellen auf einer laenge von 15 Meter nicht anhalten).

d) Zakaz postoju przy skrzyżowaniach ulic:

W a r s z a w a i W i e d e ń: 5 metrów od rogu ulicy (vor oder hinter einer Strassenecke).

H a n n o v e r: 10 metrów od rogu ulicy.

Jako dalsze środki zapobiegawcze podano:

a) Wprowadzenie możliwie więcej jednokierunkowych ulic i okrężnego objazdu placów, przyczem w dwóch miastach na niektórych jednokierunkowych ulicach kursują tramwaje w obie strony.

b) Sygnalizacja świetlna. Podano 2 systemy: automatyczny i regulowany lokalnie przez agentów. Pierwszy ma wszelkie zalety automatu; drugi natomiast czyni ruch płynniejszym.

c) Urządzanie wysp i specjalnych przejść dla pieszych na jezdni w niektórych miejscach.

d) Zmniejszenie hałasu, dyscyplina publiczności, nauczanie w szkołach.

O polski samochód „przyszłości"

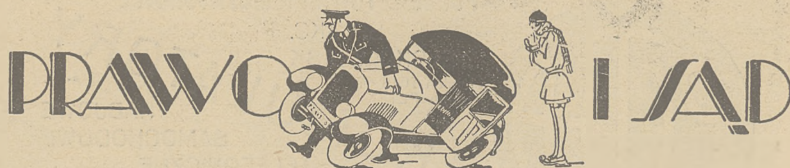
(Dokończenie ze strony 7-mej.)

szcze mieć nie może i niezawodnie wiele jeszcze lat musiałoby upłynąć, nimby nasz „C. W. S." stanął na równi pod względem wziętości z „Tatrą", czy „Lancią", nie mówiąc już o maszynach amerykańskich.

Z całą pewnością nie długo potrwa okres, w którym samochód „przyszłości" będzie wydawał się dziwny i brzydki, a pomogą w tem ogromne jego zalety, których we współczesnych samochodach osiągnąć nie można.

Tego rodzaju postąpienie byłoby nie posunięciem się, ale wprost skokiem naprzód, któryby postawił nasz przemysł automobilowy na równi z zagranicznym, co sprawiłoby jego rozrost i umocnienie się.

Niema obawy, ażeby brak było popytu na te samochody, bo nie ulega wątpliwości, że jeżeli „samochód przyszłości" jeszcze nie wzbudził, to w najbliższym czasie wzbudzi ogromne zainteresowanie w całym świecie.



O obowiązku staranności automobilisty

III.

W dwóch poprzednich numerach streściliśmy pogląd znanego specjalisty-prawnika niemieckiego dr. Eisenfuehra na temat t. zw. dopuszczalnego ryzyka w zakresie komunikacji samochodowej, który, domagając się zastosowania w orzecznictwie równych praw dla wszystkich obywateli domaga się uznania zasady, iż używanie samochodu jako środka komunikacji jest wymogiem nowoczesnego życia i skutkiem tego pewne podwyższenie niebezpieczeństwa dla innych użytkowników dróg publicznych powinno być uznane w tej formie, że nietylko kierowca winien uważać na przechodnia czy zaprzęg, lecz również przechodzień ma obowiązek uważać na samochód. Starając się w ten sposób oznaczyć pojęciowe granice t. zw. dopuszczalnego ryzyka, dr. Eisenfuehr dochodzi do wniosku, iż niesłuszne jest orzecznictwo niemieckie, wymagające od kierowcy liczenia się nawet z nierozsądnem i lekkomyślnem zachowaniem się osób, korzystających z dróg publicznych, oraz, że naczelnym postulatem, jaki minimalne orzecznictwo musi stawiać przechodniom jest ten, iż wchodząc na jezdnię winien przekonać się, czy niema dla niego niebezpieczeństwa, a pojazdom o mniejszej szybkości, niż samochód, aby na skrzyżowaniach dróg i na przestrzeniach o zmniejszonem polu widzenia liczyli się z niebezpieczeństwem pojawienia się samochodu.

Postulat ten jest, w tem sformułowaniu, zupełnie oczywisty, w praktyce sądowej jednak wciąż jeszcze bywa niezupełnie uznawany.

Dr. Eisenfuehr pod jednym jednak względem czyni wyjątek z tej zasady: o ile chodzi o dzieci. Jeżeli dzieci bawią się na drodze publicznej, trzeba zawsze liczyć się z prawdopodobieństwem, że jedno z nich znajdzie się lekkomyślnie przed wozem. Możnaby tu zdaniem naszem nawet jeszcze podnieść kwestję, czy nie zachodzi brak dozoru rodziców, jednak „in merito" należy się zgodzić z tem stanowiskiem, jako uzasadnionem pewną prawidłowością życia potocznego. Nie potrzebuje się jednak zdaniem dr. Eisenfuehra, liczyć kierowca samochodu z nagłem pojawieniem się dziecka, jeżeli chodzi o ulicę o bardzo ożywionym ruchu osób pieszych (gdyż nie jest rzeczą codziennego doświadczenia, że na takiej ulicy dziecko oddaje się zabawom). Dlatego też niesłuszne jest stanowisko Sądu Rzeszy, który w takim wypadku nie przyznał kierowcy samochodu t. zw. czasu reakcji, wychodząc z założenia, iż nie jest to okoliczność, którąby była niezwykła.

„Bywają sytuacje, — powiada Eisenfuehr — w których nietylko trzeba się od kierowcy domagać, by jego tor hamowania praktycznie równał się zeru, lecz w których także rzeczywiście czas reakcji prawie że nie istnieje. Jednak tor hamowania jest dla każdego wozu przy normalnym stanie drogi proporcjonalny do szybkości, a przy równej szybkości jest wartością stałą, niezależną od woli kierowcy. Również niema kierowca wpływu na czas reakcji. Może on wprawdzie wydoskonalać swoje zdolności reakcyjne i wolno mu również obierać tylko taką szybkość, która pozwala mu przy znanym sobie czasie reakcyjnym przeciwdziałać możliwym niebezpieczeństwom i jest również zobowiązany do najwyższej koncentracji i gotowości. Jeżeli jednak tym wszystkim obowiązkom zadośćuczynił „generaliter", to w wypadku konkretnym nie jest w stanie zmniejszyć czasu reakcji, może tylko zmniejszyć tor zatrzymania, jadąc tak wolno, że wóz w czasie reakcji, a więc w czasie, w którym kierowca nie ma na niego wpływu, przebędzie przestrzeń możliwie małą. Niema jednak powodu do tak radykalnej restrykcji, o ile samochód jedzie ulicą, która wykazuje wprawdzie silny ruch pieszy, poza tem jednak ma normalne pole widzenia.

Główne niebezpieczeństwo samochodu leży w jego potencjonalnej energji, która jest wynikiem znacznej szybkości. Z tego względu najważniejszą jest ta grupa przepisów prawnych, która określa szybkość, a problem sam najważniejszym, tak pod względem pozytywnym, jak negatywnym, w całej dziedzinie tego orzecznictwa specjalnego. Tu też najsilniej występuje omówiona już poprzednio tendencja nierozszerzania dopuszczalnego ryzyka poza ryzyko, jakie nastręczają inni użytkujący drogi, przyczem nie uwzględnia się, lub zapoznaje się przesłanki techniczne komunikacji samochodowej.

Już większość niezliczonych przepisów policyjnych, przepisujących szybkość maksymalną dla poszczególnych miejsc, świadczy o zupełnej nieznajomości rzeczy, lub stanowisku, wrogiem dla rozwoju komunikacji. Zmniejszenie szybkości do 15 lub 10 kilometrów na częściowo przejrzystych, szerokich drogach o niewielkim ruchu może być uważane tylko jako pewnego rodzaju eksces zarządzeń policyjnych. (U nas te zarządzenia pozostały częściowo z dawnych czasów, jednak w najbliższym czasie będą już należały do przeszłości. Inaczej w Niemczech. — przyp. red. Samochodu.) Zupełnie niezrozumiałe jest jednak stanowisko jednego z sądów nadziemiańskich (Drezno, 15. 1. 1929.), że przy wjeżdżaniu w ulicę poprzeczną szybkość 8 klm/godz. może być pod pewnemi warunkami zbyt wysoka i że nie jest nadmiernem napięciem obowiązku staranności, jeżeli od kierowcy wymaga się szybkości piechura, t. j. szybkości około 5 klm na godz. Nie wchodząc w to, jak przedstawia się stan faktyczny, będący podstawą tego orzeczenia, lub, czy kierowca z tego czy innego względu ponosi winę, faktem jest, że zasada, wypowiedziana w formie powyższej jest niesłychanie ryzykowna. Przedewszystkiem „tempo wolne" nowoczesnego pojazdu, to nie 5 klm na godz., lecz około 30 klm/godz. Porównywać ją z szybkością piechura oznacza nawrót do zupełnie fałszywych wyobrażeń. Praktycznie przy skręcaniu w ulicę poprzeczną wystarczy zmniejszenie szybkości do 15—20 klm/godz., która pozwala na opanowanie najbardziej nagle występujących niebezpieczeństw i na zatrzymanie wozu na przestrzeni kilku decymetrów. O ile mimo to zdarzy się wypadek, to wina jego spada na kierowcę tylko wówczas, jeżeli nie stanął na przestrzeni, wskazanej torem hamowania i reakcji dla danej szybkości lub też, jeżeli przyczyna niebezpieczeństwa już przedtem przybrała takie formy, że należało od niego domagać się zwolnienia szybkości jeszcze znaczniejszego, lub też zatrzymania wozu. Jeżeli jednak np. piechur wpadnie mu pod wóz tak nieoczekiwanie, że zapobieżenie wypadkowi nie jest możliwe nawet przy tak krótkim torze, to nie można z tego robić zarzutu kierowcy.

Możność przewidywania takiego wypadku nie powinna odgrywać przytem żadnej roli. Generaliter jest ona niewątpliwie dana, jednak generaliter istnieje taka możność przewidywania także przy rozpoczęciu każdej jazdy. Zasada, że skutki szkodliwe nie muszą być przewidywane w szczegółach i nie w konkretnej formie, lecz wystarczy już możliwość jakiejkolwiek formy szkodliwego wypadku, o ile nie leży ona poza wszelkiemi granicami ludzkiego doświadczenia, jest zasadą niesłychanie niebezpieczną w judykaturze. Zasada ta ma zastosowanie nietylko w dziedzinie automobilizmu, lecz i w innym zakresie, np. przy „dolus eventualis", posiada jednak taką elastyczność, że należy ją stosować jak najbardziej ostrożnie. W każdym razie „doświadczenie", będące podstawą zastosowania tej zasady, powinno być doświadczeniem fachowem.

Bawarski sąd nadziemiański domaga się więc, aby kierowca, wyprzedzający szybko jadący tramwaj po stronie prawej, liczył się z możliwością, że przed tramwajem jeszcze ktoś z lewej strony będzie chciał przejść przez tor tramwajowy. Sąd ten uważa, iż taki wypadek jest do przewidzenia. Niewątpliwie! Możliwość, iż ktoś w ostatniej chwili będzie przed szybko jadącym tramwajem chciał przebiec przez tor, nie leży poza granicami ludzkiego doświadczenia. Jednak takie zachowanie się jest tak lekkomyślne, tak swawolne, jak np. wyskakiwanie z poza wozów, stojących przy krawężniku ulicy. Są miasta, w których całemi ulicami stoją wozy jeden przy drugim przy chodniku. Dokądby to doprowadziło, gdyby kierowca miał jechać tylko taką szybkością, która pozwala na zatrzymanie wozu na przestrzeni kilku centymetrów, licząc się przytem z czasem reakcji? W takich wypadkach trzeba odpowiedzialność za tego rodzaju lekkomyślne zachowanie się złożyć całkowicie na piechura.

Powyższe przykłady — kończy dr. Eisenfuehr — (wybraliśmy tylko niektóre) szkicują tylko dziedziny, w których orzecznictwo samochodowe nastręcza powody do krytyki. Zarazem przykłady te dają podstawy do określenia tej dozy staranności, której słusznie można się domagać od kierowcy. Pojęcia te dadzą się przecież tylko określić przez ustalenie punktów granicznych i ustalenie ich abstrakcyjne i pozytywne rozbija się o różnorodność rzeczywistych sytuacyj. (pz)

Odpowiedzi redakcji

J. K. Poznań. Oddać do sądu, wynik bezwzględnie pomyślny.

P. Aleksander Czekalski, Gdynia. Urzędy wojewódzkie nie udzielają prawa jazdy niepełnoletnim. Wobec tego wszelkie starania, któreby Pan podjął w tym kierunku będą bezskuteczne.

P. Zdzisław Tołłoczko, Lwów. W poruszonej przez Pana sprawie prosimy się zwrócić do naszego współpracownika, inż. St. Kwollek, Lwów, ul. Długosza 29, który nam nadesłał obliczenia, o których mowa w Pańskiem piśmie.

P. Adam Stypczyński, Poznań. W Polsce niestety niema przedstawicielstwa tej marki motocykli. Koło do przyczepki tej marki motocykla będzie mógł Pan otrzymać w firmie Górecki, Poznań, ul. Dąbrowskiego 7.

Stały abonent. Prosimy nam podać dokładny adres, a przekażemy Panu schemat i opis pocztą.

P. T. Rogalewski, Król. Huta. O ile nam wiadomi, istnieją już w Polsce takie przedsiębiorstwa, które zajmują się tą metodą galwanizacji. W Poznaniu np. trudni się tem firma Metalurgja, ul. Strumykowa. Podobne warsztaty znajdują się ponoć także w Warszawie, lecz nie znamy ich adresów.

P. Janusz Plapis, Warszawa. Z nadesłanego artykułu nie skorzystamy, gdyż otrzymaliśmy wcześniej na ten sam temat obszerny artykuł z rycinami od naszego stałego korespondenta w Paryżu. Mimo wszystko prosimy o dalszy materjał.

HUMOR

Dlaczego nie kupił?

Pan Filek zwiedzał wraz z żoną wystawę samochodową.

— Przyjrzyj się temu wozowi, — mówi do niego żona — gdybyś go kupił, nasza sąsiadka, której tak nie lubisz, pękłaby z zazdrości.

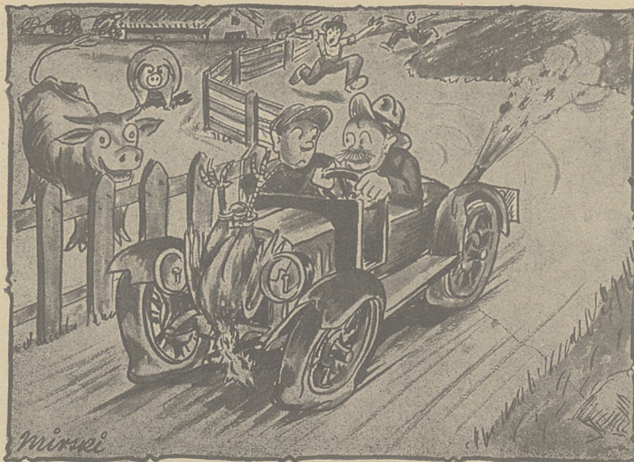
— W takim razie nasz sąsiad zostałby wdowcem. Tej przyjemności mu nie zrobię! Nie kupię tego wozu.

Automobilistka

— Czemu przyjechałaś tak późno, Irenko? Czy miałaś jaki wypadek samochodowy?

— Wyobraź sobie, zatrzymała mnie policja. I co za przykra sytuacja; zabrałam z domu wszystko, co może mi być w drodze potrzebne: puder, róż do ust, kredkę do brwi, grzebyk, lusterko, papierosy, a zapomniałam akurat zabrać prawa jazdy.

Niesamowite harce samochodowe



Pasażer do szofera, który przejechał koguta:
— Daj gazu, przyjacielu, albo lepiej wiejmy pieszo, bo gotowi nas dogonić i nam porządnie wygarbować skórę.

Droga przyjemność

— Czy był pan już na wystawie samochodów?

— Nie! To jest zbyt droga przyjemność.

— Wstęp kosztuje przecież tylko trzy złote.

— Nie chodzi o trzy złote, ale musiałbym zabrać żonę, a ona już oddawna namawia mnie na kupno samochodu.

Pesymista

— Doprawdy, mógłbyś raz odżałować tej złotówki i kazać sobie ostrzyc włosy!

— Wolę poczekać do poniedziałku. W niedzielę startuję w wyścigach samochodowych.

Ile pije?

— Ma pani śliczny wóz. Ale, myślę, że strasznie pije.

— Dziesięć litrów na sto kilometrów, to wcale nie tak źle.

— Ee, chyba więcej. Na ulicy potacza się, jakby był zupełnie pijany.

Kiepski interes

Pewien właściciel sklepu spożywczego pojechał z wizytą do swego kuzyna, który miał przedstawicielstwo samochodów.

— Co to za interes! — mówi powątpiewająco do żony po powrocie. — U nas, jeśli przez pół godziny nie przychodzi żaden klient, to już narzekamy na zastój w interesie. A tam! Wyobraź sobie, że przez cały dzień nie sprzedali ani jednego samochodu.

Sentyment rodzinny

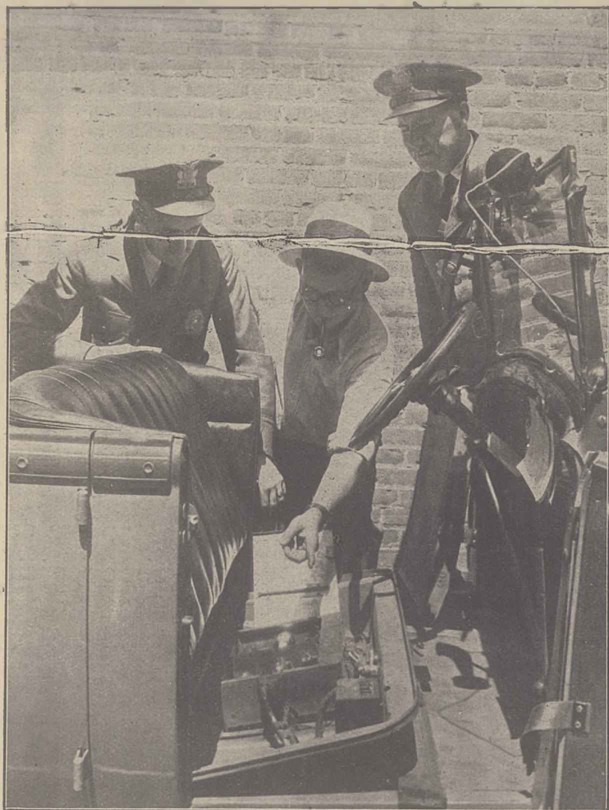
— Co za nieszczęście, droga pani! Przejechałem dziś swą maszyną pani wujaszka.

— Nie może być... Jeśli przejedzie go pan jeszcze kiedy, proszę niech pan nie zapomni pozdrowić go ode mnie. Tak dawno nie widziałam tego kochanego staruszka.

Rozmaitości ze świata

Tak wygląda serce amerykańskiego przemysłu samochodowego. Widok na miasto Detroit w stanie Michigan w Pln. Ameryce, gdzie Ford, General Motors, Packard i inne koncerny samochodowe mają swoją siedzibę.

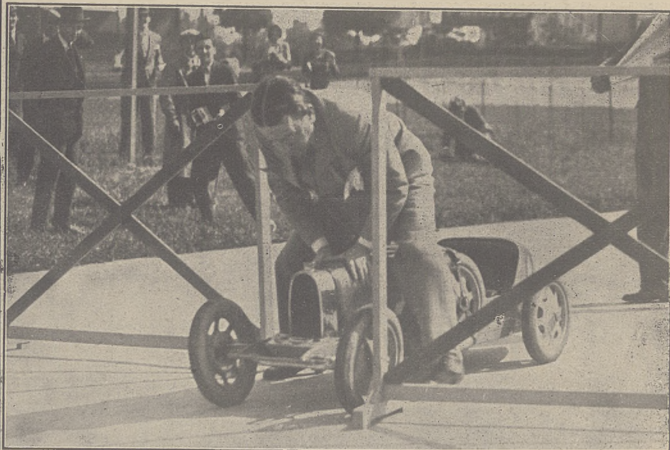
* * *



Radjo na usługach policji samochodowej. W samochody policji nowojorskiej wbudowuje się od pewnego czasu aparaty radjoodbiorcze, zapomocą których otrzymują patrole w czasie służby instrukcję z centrali nadawczej. Aparaty te będą wmontowane pod siedzenie kierowcy,głośniki zaś w desce rozdzielczej.

* * *

Siódmy szampionat automobilowy artystów paryskich. Oto jedna ze scen dorocznego szampionatu, w którym zwyciężył znany artysta paryski Biscot.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł, kwartalnie 3.86 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524. 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.